

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

LES
CONDITIONS DU TRAVAIL

DANS LA

Marine Marchande

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le Mercredi 20 Février 1907, à 1 heure

PAR

André MOUFFLET

Attaché aux Affaires Générales de la Compagnie
des Messageries Maritimes

Président : M. JAY, professeur
Suffragants { *MM. THALLER, professeur*
DESCHAMPS, professeur

PARIS
IMPRIMERIE BONVALOT-JOUE
15, Rue Racine, 15

1907

THÈSE
POUR
LE DOCTORAT

A Moufflet

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

LES

CONDITIONS DU TRAVAIL

DANS LA

Marine Marchande

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le Mercredi 20 Février 1907, à 1 heure

PAR

André MOUFFLET

Attaché aux Affaires Générales de la Compagnie
des Messageries Maritimes



Président : M. JAY, professeur

Suffragants { MM. THALLER, professeur
 DESCHAMPS, professeur

PARIS

IMPRIMERIE BONVALOT-JOUVE

15, Rue Racine, 15,

—
1907

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

A MONSIEUR ANDRÉ LEBON

Ancien Ministre du Commerce et des Colonies
Président du Conseil d'Administration de la Compagnie
des Messageries Maritimes

INTRODUCTION

Notions générales sur le Régime de l'Inscription Maritime

La pratique de la navigation engendre chez les populations qui s'y adonnent une endurance, un esprit de décision, une adresse professionnelle, un ensemble de qualités morales et physiques qui font d'elles — et surtout en faisaient dans un temps où la marine à voiles les exigeait impérieusement — une incomparable réserve pour le recrutement de la marine de guerre. C'était pour les vaisseaux de celle-ci des équipages tout formés, tout entraînés, auxquels ne manquait qu'une instruction militaire vite acquise.

L'Etat, dès que la politique royale eut besoin d'une flotte, s'empressa d'en emprunter les éléments à la marine de commerce, il fit appel, pour équiper ses vaisseaux, à ses sujets du littoral. On ne sera pas surpris que ces appels, effectués suivant les méthodes plutôt énergiques de l'époque et sans souci des droits et intérêts individuels, aient pesé lourdement

sur ceux qu'il s'agissait de saisir là même où les trouvait l'exécution des ordres du roi, privant les navires marchands et barques de pêche de leurs équipages, enlevant aux familles de la côte leurs chefs et soutiens, razziant en un mot le personnel des escadres dont l'armement était confié au savoir-faire des recruteurs.

A ce régime primitif et barbare connu sous le nom de « Presse », qui tarissait périodiquement la source des richesses dont il croyait tirer profit, Colbert substitua celui, plus habile et plus humain, des « classes ». L'inscription des matelots et pêcheurs de profession, leur répartition en groupes ou classes successivement appelés, la certitude pour chacun de n'être requis pour le service qu'à des époques déterminées, la fondation de l'Etablissement des Invalides assurant la subsistance des marins âgés, infirmes, de leurs veuves et orphelins, toute cette série d'institutions, dont l'armature subsiste encore de nos jours, mirent de l'ordre, et du même coup un peu de justice, dans les obligations imposées aux populations maritimes ; leur auteur fut un grand ministre et un bon serviteur du pays.

Le régime créé de toutes pièces par le génie de Colbert, modifié par les lois du 3 brumaire an IV et du 24 décembre 1896, constitue l'« Inscription maritime ». Il comporte, avec une organisation administrative à la fois souple et compliquée dans le détail de laquelle il ne semble pas nécessaire d'entrer, une série d'obligations dont la principale est le

service militaire à bord des bâtiments de l'Etat et, comme compensation, des avantages ou privilèges : retraites, monopole de la pêche côtière, assurances obligatoires, etc.

Nous examinerons brièvement le statut spécial que créent à l'inscrit les unes et les autres, et nous verrons si ce statut continue à donner satisfaction aux divers intérêts en présence, à ceux de l'Etat, du commerce, de l'assujetti lui-même.

Le littoral de la France est réparti en cinq arrondissements maritimes divisés à leur tour en sous-arrondissements. Sous les ordres du vice-amiral, préfet maritime, commandant en chef de l'arrondissement, un chef du service de l'inscription maritime dirige l'administration de chaque sous-arrondissement subdivisé en « quartiers » ; à la tête de chaque quartier est placé un « administrateur » dont le grade varie avec l'importance de la circonscription.

Cet officier, représentant des divers intérêts que gère le Département de la Marine, a sous ses ordres, dans les diverses localités de son quartier, des syndics des gens de mer. C'est par ces agents, intimement liés à la vie des populations maritimes, au courant de leurs besoins et habitudes, qu'il prend surtout contact avec celles-ci. Ajoutons qu'un corps de gendarmerie maritime met au besoin la force publique au service de son autorité.

Secondé par le personnel placé sous ses ordres, l'administrateur suit les inscrits de son quartier dans

leur carrière maritime professionnelle au moyen de « matricules » sur lesquels viennent s'inscrire, au fur et à mesure qu'ils se produisent, les mouvements d'embarquement et de débarquement tels que le constate le « rôle d'équipage » — document dont on étudiera plus loin les multiples caractères, et dont tout navire « armé » est obligatoirement nanti.

Ces enregistrements, complétés et facilités par divers répertoires et procédés de communication entre quartiers, renseignent constamment l'administrateur sur la situation de chaque inscrit et lui permettent, en particulier de « lever » pour le service celui qui réunit les conditions d'âge et de navigation déterminées. La question se pose ainsi de préciser les obligations militaires de gens de mer.

Obligations militaires des inscrits maritimes. — Tout individu qui se livre à la navigation maritime, à titre professionnel, est porté sur les matricules de l'inscription maritime. Il s'agit donc en premier lieu, de définir la navigation professionnelle et d'exposer ensuite rapidement les divers régimes auxquels sont astreints les inscrits divisés selon la nature de leur inscription en inscrits provisoires, définitifs et hors de service.

La navigation maritime est celle qui se pratique sur la mer, dans les ports, étangs ou canaux salés, ou encore dans les fleuves, rivières et canaux, jusqu'au point où remonte la marée, et, là où il n'y a pas de marée, jusqu'à l'endroit où les bâtiments de

mer peuvent remonter (art. 1^{er} de la loi du 24 décembre 1896).

La profession qui entraîne l'inscription est uniquement celle qui a pour objet la conduite du bâtiment ; ceci exclut du régime en question les personnes qui se trouvent à bord en qualité de domestiques, cuisiniers, maîtres d'hôtel, tous individus réunis sous l'appellation de « personnel civil ».

Quiconque commence à exercer la navigation dans les conditions ci-dessus spécifiées est tenu de se présenter à l'administrateur de son quartier muni, s'il est mineur (1), de l'autorisation de son père ou de son tuteur et de se faire porter deux matricules des inscrits provisoires. Si, quand il atteint l'âge de 18 ans, il continue l'exercice de sa profession et s'il réunit d'autre part dix-huit mois de navigation dans le calcul desquels le temps passé au long cours compte pour moitié en sus, il passe dans la catégorie des inscrits définitifs (2) et, de ce fait, il est astreint à des obligations militaires spéciales jusqu'à l'âge de 50 ans, date de son passage aux « hors de service ».

De 18 à 20 ans, l'inscrit définitif est « à la dispo-

1. On peut d'ailleurs commencer la navigation et se faire inscrire à tout âge, même après 50 ans. L'homme, dans ce dernier cas, serait inscrit de suite dans la catégorie des hors service.

2. Dans le cas où l'inscrit provisoire ne réclame pas lui-même son inscription définitive, l'administrateur y procède d'office lors du premier engagement qui se produit après la réalisation des deux conditions ci-dessus.

sition du ministre de la Marine », sujétion toute théorique d'ailleurs car l'appel n'a jamais eu lieu pendant cette période. Quand il atteint le terme de sa vingtième année, il doit se présenter à l'administrateur de son quartier qui le dirige sur le port militaire chef-lieu de l'arrondissement (1). Les inscrits sont donc incorporés individuellement au fur et à mesure qu'ils tombent sous le coup de cette « levée permanente » (2), à l'encontre des jeunes soldats du contingent de l'armée de terre incorporés tous ensemble par classes au mois d'octobre de chaque année.

Le temps de service militaire dû par l'inscrit se décompose en une période obligatoire et diverses périodes dites de réserve.

La première comprend elle-même cinq ans de service actif et deux ans de disponibilité.

Le service actif devrait s'accomplir en totalité à bord des bâtiments de l'Etat ou dans les dépôts des ports militaires. En réalité, le ministre fixe périodiquement et par mesure générale, selon les circonstan-

1. Si l'homme est en voyage au moment où il atteint l'âge de 20 ans, il se présentera seulement lors de son retour à l'administrateur du port de débarquement.

2. Ce mode d'appel dit la « levée permanente » a été institué par une simple dépêche ministérielle de 1835 modifiant la loi du 3 brumaire an IV sur ce point. La loi du 24 décembre 1896 a sanctionné cette pratique qui, jusque-là, était illégale ou tout au moins arbitraire. On verra plus loin que des anomalies de ce genre ne sont pas rares dans notre législation des gens de mer.

ces et besoins du moment, le nombre de mois (40, 45, 50 par exemple) après lequel l'inscrit, renvoyé dans ses foyers y attend, en position de congé illimité, l'expiration de ces 60 mois ou cinq ans de service actif et son passage dans la disponibilité. Dans cette dernière position qui dure deux ans, il peut être rappelé par un simple arrêté ministériel qui, en cas de tension politique, sans émouvoir l'opinion comme le ferait un décret de mobilisation, fournirait à la Marine un précieux supplément d'effectif composé d'hommes venant d'achever leur service actif, les plus instruits par conséquent.

La période de réserve, pendant laquelle l'inscrit doit en temps de paix deux périodes d'instruction de quatre semaines chacune, se prolonge jusqu'à l'âge de 50 ans, où, passant dans la catégorie des hors de service, l'inscrit est définitivement libéré.

On remarquera :

1° Que l'inscrit accomplit la totalité de son service militaire en activité ou en réserve ; l'armée de mer n'a pas de territoriale ;

2° Que le temps total de son assujettissement dépasse de cinq années celui de l'homme du contingent (50 ans au lieu de 45 ans) ;

3° Qu'il continue — ou continuera tant que la loi de 1896 n'aura pas été mise en harmonie avec celle du 21 avril 1905 — à bénéficier des dispenses aux fils de veuve, aînés d'orphelins, etc. et autres adoucissements que ce dernier recrutement refuse désormais à tout autre Français.

Compensations aux charges de l'Inscription maritime. — A son origine, le régime des classes, alors que le service militaire ne frappait pas encore la masse de la population, exigeait, en dédommagement des charges anormales qu'il imposait aux marins, la concession de faveurs importantes. Cons-crit. ayant tiré de naissance un mauvais numéro, l'inscrit est depuis plus de deux siècles soumis à ce même service personnel et obligatoire que ses concitoyens de l'intérieur ne connaissent que depuis 1872. Ces compensations ont perdu de leur valeur avec l'introduction dans notre législation du principe du service obligatoire ; énumérons-les succinctement :

1° L'exercice de la profession de marin est absolument gratuit, il ne comporte le paiement d'aucune patente ni charge fiscale quelconque ;

2° L'occupation temporaire de parties de plage, laquelle ne peut être consentie en faveur de tout autre qu'à titre onéreux, l'est à titre gratuit en faveur des inscrits ;

3° L'inscrit est exempt de tout service public autre que celui de l'armée navale ;

4° L'Etat protège les marins français contre la concurrence étrangère en exigeant que, sur tout navire français, les trois quarts de l'effectif soient de nationalité française (Acte de navigation français du 21 septembre 1793) ;

5° L'inscrit, dans l'acquittement même de sa dette militaire, jouit de faveurs importantes. Il est admis au service avec la solde minimum de 0 fr. 70 à 0 fr. 80

par jour, alors que dans l'armée de terre le prêt journalier n'est que de 0 fr. 05 pour le soldat de 2^e classe. Cette solde est susceptible de bonifications importantes consistant principalement en suppléments alloués aux hommes ayant obtenu des brevets après justification de connaissances ou d'aptitudes spéciales. Une partie peut en être payée à la famille du matelot sous forme de délégation : l'homme au service peut donc encore soutenir les siens. Enfin, à l'encontre du soldat, c'est son métier qu'il continue d'exercer à bord des bâtiments de l'Etat ; il rentrera dans ses foyers sans en avoir perdu le goût ni l'habitude, le plus souvent il y aura développé son instruction nautique et acquis de nouvelles aptitudes professionnelles ;

6° La pêche dans les ports de commerce est le monopole des anciens matelots devenus infirmes et contraints d'abandonner la navigation active ;

7° Les lois sur les primes à la marine marchande prévoient l'allocation à des établissements utiles aux marins d'un tant pour cent sur le montant des sommes acquises à l'armement (art. 7, loi du 19 avril 1906) ;

8° Alors que l'ouvrier malade ne reçoit plus rien de son patron pour les journées manquées, le marin tombé malade pendant le voyage continue à toucher son salaire ; il est, de plus, soigné aux frais de l'armement ;

9° Il est interdit à l'armateur de débarquer à l'étranger le matelot engagé en France (art. 270,

Code de commerce). C'est là une disposition d'ordre public à laquelle les conditions du contrat d'engagement ne peuvent déroger. Bien plus, si la rupture du contrat survenue à l'étranger était causée par la faute du matelot, celui-ci n'en aurait pas moins le droit d'exiger de l'armateur son rapatriement ;

10° Le marin du commerce comme le marin de l'Etat a la faculté de soutenir les siens en leur faisant payer par délégation une partie de ses salaires acquis, à la diligence de l'administration de l'Inscription maritime ;

11° D'une façon générale, la Marine exerce à l'égard du matelot une mission de tutelle et de protection. L'administration, ou à son défaut le syndic, assiste à la signature du contrat d'engagement et en surveille l'exécution ; il signale aux hommes les clauses contraires à leurs intérêts et s'oppose à l'insertion de celles qui le seraient à l'ordre public ; il n'admet à la décharge de l'armement que les paiements faits en sa présence ; il fait en sorte que les prescriptions relatives à l'insaisissabilité des salaires ne soient pas lettre morte ; il s'efforce de procurer au marin le crédit qui lui permettra d'attendre un nouvel engagement ou de le mettre en garde contre ses exploiters, marchands d'hommes, logeurs, débiteurs, etc., tantôt facilitant le paiement des fournitures indispensables, tantôt se refusant à tenir compte de dettes abusives ; en un mot il protège celui que la forte expression du commissaire général Filleau a nommé « l'éternel enfant ».

Deux autres compensations aux charges de l'Inscription maritime méritent, à raison de leur importance, qu'on leur consacre une notice spéciale ; elles visent l'assurance contre les accidents et la concession de retraites.

Assurances contre les accidents. — La loi du 19 avril 1898 avait organisé, à l'usage des gens de mer, une caisse dite « de Prévoyance » alimentée par cotisations obligatoires de l'armement et de l'équipage et qui devait servir des pensions aux assurés en cas d'accidents. Ses dispositions provoquèrent des plaintes très vives de la part de la population maritime qui, les comparant au régime instauré par la loi du 9 avril 1898 sur les accidents du travail, ne les estimait rien moins qu'avantageuses.

Tandis que, en effet, malgré l'absence de cotisation imposée à l'ouvrier, l'indemnité allouée à ce dernier monte, en cas d'incapacité définitive et totale, aux deux tiers de son salaire et que la pension à laquelle il peut prétendre atteint aisément 900 francs ou 1.000 francs, l'inscrit, astreint lui à une cotisation de 1 0/0 de son salaire, ne bénéficiait que d'allocations beaucoup plus réduites, partant d'un minimum de 204 francs. La nature même de son métier, le risque permanent de la profession, la continuité du danger couru par le navire et auquel la « fortune de mer » a plus de part que la faute du marin, ne permettaient pas l'extension pure et simple à l'inscrit maritime de la loi du 9 avril 1898.

Il ne restait qu'à reprendre l'œuvre où avait

échoué la loi du 19 avril : Ce fut l'objet de la loi du 29 décembre 1905 « sur la Caisse de Prévoyance des Marins français contre les risques et accidents de leur profession ».

La clientèle obligatoire de la Caisse nouvelle englobe tous les inscrits à partir de l'âge de 10 ans ainsi que le personnel non inscrit embarqué sur les navires de commerce. La cotisation de l'équipage est fixée à 0 fr. 75 0/0 du salaire mentionné sur le rôle d'équipage ; celle des armateurs ou propriétaires est portée à 3 fr. 50 par 100 francs de salaires payés. Les participants atteints de blessures ou de maladies ayant directement leur origine dans un accident survenu au cours de l'exercice de leur profession ou même s'y rattachant étroitement, ont droit à une pension viagère d'infirmité ou, en cas d'incapacité temporaire, à une indemnité journalière. En vertu de cette loi, un inscrit qui n'est titulaire d'aucun brevet, qui n'est ni pilote ni officier au cabotage, dont la solde est de 75 francs ou au-dessous, appartenant par conséquent à la catégorie la moins favorisée, touche cependant, en cas d'incapacité permanente et absolue, une pension de 800 francs, abaissée à 390 francs si l'incapacité n'est que partielle. L'amélioration est considérable par rapport à l'état de choses antérieur.

Les veuves et orphelins ont également droit à un secours annuel qui, toujours pour la catégorie la moins favorisée, atteint 360 francs.

Ajoutons enfin que la Caisse de Prévoyance est

une institution d'Etat, gérée par le Département de la Marine. Le législateur a voulu soustraire les inscrits aux risques inhérents à toute société d'assurances privée, quelque solide qu'elle soit ou paraisse l'être. C'est là un type remarquable d'assurance obligatoire et officielle.

Les Pensions de retraite dites « demi-soldes ». — L'attribution à l'inscrit rentré dans ses foyers d'une retraite égale à la moitié de la solde qu'il touchait au service du Roi constituait, dans la pensée de Colbert, une large compensation aux charges, alors exceptionnelles, de l'Inscription maritime.

L'édit de mai 1709 concède cette « demi-solde » aux inscrits à titre de récompense de leurs services au commerce sans lui enlever toutefois son caractère militaire affirmé par sa relation avec la solde du dernier grade occupé par l'ayant droit dans la hiérarchie des équipages de la flotte. Sous cette réserve, le régime organisé aujourd'hui par la loi du 11 avril 1881, dont bénéficient de la sorte les marins et pêcheurs, a résolu, peut-on dire, depuis deux cents ans, à l'égard de cette catégorie de citoyens, la question des retraites ouvrières.

Conditions d'obtention. — Pour avoir droit à une pension dite demi-solde, il faut réunir trois conditions :

1^o Être inscrit maritime ;

2^o Réunir vingt-cinq ans ou trois cents mois de navigation effective, soit dans la Flotte à partir de 16 ans, âge limite d'admission à l'Ecole des Mous-

ses, soit au commerce, condition qui distingue la demi-solde des pensions des officiers et fonctionnaires régies par les lois des 11 et 18 avril 1831, 9 juin 1853, pour l'obtention desquelles les services de l'Etat entrent seuls en ligne.

La navigation au commerce doit avoir été : a) professionnelle, l'inscrit embarqué ayant occupé des fonctions d'ordre exclusivement maritime : b) active, ce qui implique que le navire au rôle duquel est porté le marin sort du port en moyenne un jour sur trois ; chacune de ces sorties, qu'elle atteigne ou non vingt-quatre heures, constituant une opération sérieuse et réelle, d'une durée et d'une nature déterminées par les usages locaux.

Un règlement d'administration publique devait organiser l'application de la loi en précisant notamment les moyens d'apprécier et de constater cette « activité » de la navigation et empêcher que les droits à la demi-solde ne fussent réunis à la suite de ce qu'on peut nommer la « navigation fictive » ; ce décret n'a jamais été rendu.

3^e Avoir atteint 50 ans d'âge ou être reconnu, dans les formes et conditions réglementaires, hors d'état de continuer l'exercice de la profession maritime.

Pensions dérivées. — La veuve ou les orphelins de l'inscrit décédé en jouissance d'une demi-solde ou après avoir acquis droit à son obtention bénéficient d'une pension dite « dérivée de la demi-solde » ; la veuve, pourvu qu'elle ait au moins 40 ans d'âge,

et qu'elle ne soit ni divorcée ni séparée de corps ; les orphelins mineurs, si leur mère est elle-même décédée et si leur père ne laisse pas une autre veuve de mariage postérieur ; la pension de la mère est alors attribuée au groupe des orphelins mineurs et réversible sur la tête des plus jeunes jusqu'à ce que le dernier ait atteint sa majorité.

Taux de la pension. — La demi-solde est calculée sur la solde à terre du dernier grade, au service, de l'ayant droit. En l'absence de tout service à l'Etat le calcul est fait sur la paie de matelot de troisième classe. Le taux de la demi-solde varie de 204 francs, taux correspondant aux soldes mensuelles, à l'Etat, de 25 francs et au-dessous, à 1868 francs, maximum de la demi-solde de capitaine au long cours. Quant aux pensions dérivées des veuves et orphelins elles sont égales à la moitié du maximum de la demi-solde attribuée au mari.

Pour prix de ces avantages, l'inscrit embarqué verse à la Caisse des Invalides une contribution fixée à 3 o/o du montant de ses salaires quand il est engagé au mois et à un taux variant de 3 francs à 1 fr. 50 et 1 fr. 20 selon ses fonctions à bord (patron, matelot ou mousse), quand il est engagé à la part.

L'insertion au rôle d'équipage des clauses du contrat d'engagement et l'obligation pour la validité des paiements qu'ils aient lieu en présence de l'administrateur, donnent à ce dernier toutes facilités pour l'encaissement, au désarmement, des sommes revenant de ce chef à la Caisse des Invalides et à la

Caisse de Prévoyance. Cette source de recettes est loin d'ailleurs d'équivaloir aux charges résultant du paiement des demi-soldes, dont le service n'est assuré que par une subvention du Trésor (12 millions environ) (1).

Date d'entrée en jouissance. — On a vu que l'inscrit pour avoir droit à la demi-solde doit être entré dans sa 51^e année. Réunit-il avant cet âge les trois cents mois de navigation exigés, il ne reçoit ses arrérages qu'à partir de ce jour sauf le cas d'une concession anticipée.

Mode de paiement. — La demi-solde est payée par l'Etablissement des Invalides de la Marine, dans les quartiers et syndicats d'inscription maritime ; par les agents du Trésor public, partout ailleurs. Se conformant aux règles et procédés du Département des Finances, ces derniers exigent la production d'un certificat de vie, quittancé par l'ayant droit. Cette formalité, également réglementaire en principe devant la Caisse des Invalides, est évitée le plus souvent par le système du « paiement à la banque » dans lequel l'ayant droit est payé sur simple présentation de son livret et l'attestation verbale de son identité par le syndic de son quartier (2).

1. Mais cette subvention compense à son tour la saisie, sous le premier Empire, du capital — guère moins d'une centaine de millions alors — de la Caisse au profit du Trésor.

2. Remarquons encore que les demi-soldiers nécessiteux peuvent recevoir mensuellement le tiers des arrérages de leur

Supprimées par le décret du 17 novembre 1885 rendu en exécution de la loi de finances du 22 mars 1885, ces facilités, précieuses à des populations peu faites à la rigueur des règlements fiscaux, ont été rétablies par le décret du 30 novembre 1887 portant réorganisation de l'Etablissement.

Projet de réforme. — Le régime actuel, au surplus, ne satisfait pas les inscrits chez qui la modicité du taux des pensions provoque de vives réclamations. Pour répondre à leur vœu, M. Siegfried a déposé, le 20 juin 1906, sur le bureau de la Chambre, un projet de loi qui élève de 3 à 5 o/o la cotisation sur le salaire des marins embarqués et impose par contre à l'armement une cotisation égale au total des versements de l'équipage. Le minimum de la demi-solde serait d'autre part porté à 800 francs. Une menace de grève générale a été lancée pour le cas où ce projet ne serait pas adopté à bref délai.

Caisse des Gens de Mer. — A l'Etablissement des Invalides est rattachée la gestion de la Caisse des gens de mer qui a pour mission de recevoir, de garder et de rechercher pour les remettre aux ayants droit les salaires, produits de bris et naufrages, successions, etc. C'est pour les inscrits un service de caisse. Nous verrons quel est son rôle en matière de paiement de salaires quand le marin est absent lors de cette opération.

pension. Il serait bon d'ailleurs de supprimer le mot « nécessaires » dont le sens péjoratif convient mal à un débiteur, l'Etat, qui ne fait que payer un peu plus tôt ce qu'il doit déjà.

Il faut bien faire la différence entre la Caisse des Invalides constituée pour un service public de pensions et la Caisse des gens de mer, caisse strictement de dépôts. Le trésorier des invalides est en même temps caissier des gens de mer : il y a unité de caisse, puisqu'il y a unité de comptable, mais dualité de services et d'attributions. Les droits d'Invalides vont à l'un des services, les salaires à l'autre ; confondus en numéraire dans une même caisse, ils sont distincts dans les écritures.

Il est indiscutable que l'Inscription maritime rend à l'Etat les plus grands services pour le recrutement de l'armée navale. La Marine ne peut s'accommoder du service de trois ans, à plus forte raison de celui de deux ans. Comment en une aussi courte période dégrossir les recrues et former les spécialités (1) qui composent nos effectifs, et, cette instruction une fois donnée, comment les utiliser à bord de nos escadres comme l'exigeraient cependant la solidité de nos équipages et le bon renom, à l'étranger, de notre pavillon ?

Les inscrits ont fait entendre plus d'une plainte contre le régime. C'est ainsi que leur Congrès de 1891

1. Le matériel naval moderne, en effet, avec son effroyable complication rend nécessaire une division du travail très accentuée. Le matelot n'est plus, comme autrefois, l'homme sachant un peu de tout, il devient timonier ou torpilleur ou encore canonnier... choisit en un mot une « spécialité » en vue de laquelle il suit des cours pour obtenir un brevet.

émit le vœu « que l'Inscription, désormais simple intermédiaire entre l'Etat et l'inscrit, se réduit au rôle d'un service de recrutement spécial à l'armée de mer ». Au Congrès de 1904 (1), M. Rivelli, Secrétaire Général de la Fédération des Syndicats maritimes, prononce ces paroles qui, dans leur exagération peut-être intentionnelle, expriment des griefs qui ne sont pas, à bien prendre, sans quelque parcelle de vérité : « Le marin est soumis à des conditions draconiennes et à des lois qui datent des temps féodaux. La loi commune lui est appliquée quand elle impose des charges, il n'en jouit pas pour la défense de ses droits et pour sa protection. Au nom de la discipline, de l'intérêt du pays, on le triture, on le pétrit, on le tue. » Il est vrai que le même Rivelli écrit ailleurs : « Je pense, et tous mes camarades pensent comme moi, qu'il faut précieusement garder l'Inscription maritime. Elle s'impose au point de vue de la défense nationale et aussi au point de vue de la défense économique. En outre elle est la garantie des passagers, la garantie des commerçants et notre sauvegarde. Grâce à l'Inscription, nos intérêts sont dans les mains d'administrateurs maritimes qui sont gens de mer, connaissent le métier et nous défendent contre la rapacité des armateurs. » Lisons « exploiters » et il n'y a qu'à applaudir à cette déclaration de principes. On verra en effet plus loin

1. A l'issue de chaque Congrès, les procès-verbaux, vœux, résolutions, etc., sont réunis en brochures. Plusieurs de ces brochures sont déposées aux archives du Musée Social.

avec quelle énergie l'administration maritime prend contre ces exploiters la défense du marin, avec quel souci elle protège les intérêts de celui-ci contre l'assaut de la bande des logeurs, hôtesses, marchands d'hommes et autres trafiquants qui dirigent vers leurs comptoirs, leurs échoppes ou leurs bouges, les pauvres gains si péniblement acquis, si ardemment attendus par la femme et les petits !

L'Inscription maritime concourt-elle à la prospérité de la Marine marchande ? La chose a été discutée : De bons esprits y voient une charge.

Notons d'abord que les plaintes des armateurs ne sauraient mettre en question les obligations militaires des inscrits : toutes les industries d'un pays sont périodiquement privées de jeunes ouvriers quand a lieu l'appel au service.

D'autre part, pourquoi les armateurs protesteraient-ils contre l'intervention de l'autorité maritime dans les contrats qu'ils passent avec leurs équipages. Cette intervention ne se justifie-t-elle pas par des motifs humanitaires et des raisons d'ordre public ? Ne protège-t-elle pas l'armement lui-même contre l'éventualité particulièrement redoutée : la désertion ?

La disposition qui soulève les critiques des armateurs c'est l'obligation de composer l'équipage des navires français, pour les trois quarts, de marins français. Si cette mesure était rapportée en effet, les armateurs des ports de la Méditerranée auraient la possibilité d'employer des Italiens, des Maltais,

moins exigeants sur le taux des salaires et moins difficiles, partant moins chers, pour la nourriture, ou encore de composer leurs équipages d'indigènes : Arabes, Hindous, Chinois, etc... Cette charge pèse surtout sur les armateurs des ports du Midi. Son poids vient, il est vrai s'ajouter à d'autres charges (et c'est surtout pour cela qu'elle est lourde) dont l'ensemble rend de plus en plus précaire la prospérité sinon même l'existence de notre marine. Le remède est dans la suppression de ces dernières. Sortons notre marine marchande de la situation critique où elle se débat et l'obligation de la composition nationale de l'équipage sera douce à remplir, les demandes d'augmentation des salaires seront exaucées, en un mot la condition des gens de mer s'améliorera fatalement. Dans l'intérêt de ses serviteurs comme dans celui du pays ne laissons donc pas périliter une industrie que l'on peut ranger au nombre des forces vitales de la nation.

Dans les pages qui vont suivre, nous entreprendrons l'étude des conditions du travail dans la marine purement *marchande*, autrement dit dans « l'industrie des transports maritimes », sans nous préoccuper, que de temps à autre et à titre de comparaison, de l'industrie de la pêche sous toutes ses formes (grande pêche, pêche hauturière, pêche côtière). D'autre part, nous laisserons de côté les questions relatives aux pensions de retraites, indem-

nités pour accidents, œuvres de mutualité et de prévoyance, qui ont fait l'objet de travaux antérieurs très complets. Enfin nous dirons quelques mots des revendications diverses relatives aux conditions du travail que présentent les syndicats d'inscrits maritimes sans examiner en détail les questions soulevées par la formation de ces syndicats, sans les suivre dans leur développement : une étude spéciale sur les syndicats d'inscrits maritimes serait nécessaire à cet effet.

Ainsi délimité le sujet que nous traiterons comprendra cinq parties :

Le contrat d'engagement.

Les salaires.

Les conditions matérielles d'installation des hommes à bord.

La réglementation du travail.

Le régime disciplinaire à bord du navire.

CHAPITRE I

Le contrat d'engagement

L'étude des conditions du travail dans la marine marchande doit débiter par celle du contrat d'engagement des gens de mer. En effet, c'est ce contrat qui fixe les salaires des hommes et la durée de leur engagement, qui prévoit les cas de rupture, qui détermine, en un mot, les obligations générales des parties, c'est-à-dire les conditions du travail elles-mêmes. De plus, cette étude nous mettra en mesure de dégager un des principes essentiels sur lesquels repose la législation civile, le statut même, peut-on dire, des gens de mer, à savoir que, du contrat de louage de services découle pour eux une obligation de faire qui, par dérogation au droit commun, se résout, non en dommages-intérêts, mais en voies d'exécution forcée sur la personne (1) ; le matelot qui rompt son

1. Dans notre droit une autre obligation présente ce caractère, c'est celle qui résulte de la loi sur le recrutement de l'armée, citons encore, pour la femme mariée, celle de suivre son mari : l'épouse peut en effet être contrainte *manu militari* à réintégrer le domicile conjugal.

contrat est réputé *déserteur* et la force publique, mise au service de l'armateur, vient contraindre l'homme à exécuter des engagements qu'il a signés.

Sans insister sur certains points du contrat d'engagement qui se trouvent suffisamment développés dans les ouvrages de droit commercial maritime ou qui sont spécialement relatifs à l'industrie de la pêche, il sera nécessaire d'étudier comment les parties contractantes se mettent en rapport au moyen de bureaux de placement ou d'institutions spéciales (Maisons du Marin, Syndicats); puis, l'armateur et le marin étant en présence, après avoir brièvement passé en revue les engagements spéciaux aux mous-ses et aux femmes, nous examinerons dans quelles formes ils contractent, nous verrons qu'en principe une liberté complète leur est reconnue dans la détermination des conditions de l'engagement, sauf en ce qui concerne certaines clauses déclarées d'ordre public nous aurons ensuite à définir le rôle de l'administration dans la formation du contrat et dans sa constatation légale, enfin à nous demander comment le contrat d'engagement prend fin. Quant à l'exécution du contrat, ce sera l'objet des chapitres suivants.

SECTION I

L'embauchage des marins

Pour que l'employeur et le salarié puissent conclure un contrat de louage de services, il est tout

d'abord nécessaire qu'ils se mettent en rapport. Comment l'armateur parviendra-t-il à recruter un équipage ? Trois procédés s'offrant à son choix, il s'adressera : 1° au marin lui-même ; 2° aux placeurs de profession ; 3° à des œuvres protectrices du marin.

I. — On conçoit que le marin en quête d'un engagement s'adresse directement au capitaine d'un navire pour se faire embaucher, mais le capitaine et *a fortiori* l'armateur n'ont pas le temps d'examiner les titres de tous les postulants : quant au marin isolé, il ne sait pas où ses services seront agréés ; sans renseignements précis où portera-t-il ses pas ? S'il est muni d'excellents certificats, il peut encore trouver un engagement par ses propres moyens. Je tiens du capitaine Dupon, organisateur des douze premiers Congrès d'Inscrits maritimes, cette affirmation que les certificats sont sans valeur s'il ne s'y adjoint pas d'autres éléments. « Les bureaux de placement des marins, m'a-t-il déclaré, ont perdu de leur importance. Les engagements sont rares et obtenus par recommandation. On voit des gentlemen arrivant de Paris en tuyau de poêle (*sic*) avec de puissants appuis pour embarquer soutiers, métier des plus pénibles et auquel ils renoncent généralement après le premier voyage. » Ne serait-ce pas là qu'une boutade ?

II. — Le placement est le plus souvent effectué par l'intermédiaire de placeurs professionnels nommés dans les ports les « marchands d'hommes ».

Avant la loi du 29 mars 1904 sur les bureaux de placement, voici comment opérait le placeur : il recevait les offres et les demandes d'engagement ; chargé par l'armateur du recrutement de l'équipage il accomplissait les formalités nécessaires et percevait sur l'armateur une somme donnée. De plus il prélevait sur les hommes des droits fixés d'après le tarif *avoué* suivant : 3 francs pour le mousse, 5 francs pour le matelot, 10 francs pour le maître d'équipage etc... En fait, ce taux était souvent majoré : un marin se présentait, il offrait le prix habituel : « Ah non, lui répondait-on, tu vois la liste, l'équipage est au complet » et on lui montrait une liste fictive. Après quelques pourparlers, le marin versait 15 ou 20 francs. D'après M. Rivelli, les matelots devaient souvent payer jusqu'à 50 francs, parfois les deux tiers de la solde mensuelle, ce taux variait d'ailleurs avec l'embarquement procuré.

Depuis la loi de 1904 sur les bureaux de placement, le marchand d'hommes, ne pouvant plus exiger du marin le paiement d'un droit quelconque, s'est transformé le plus souvent en vendeur d'effets.

L'armateur s'adresse toujours chez lui, car il s'y procure après tout de bons marins et il est de plus déchargé de toutes les démarches et formalités diverses que nécessite l'engagement d'un équipage. Le marchand d'hommes représente l'armateur lors de la signature du rôle et du paiement des avances devant l'administrateur de l'inscription maritime ; c'est lui qui, servant de bailleur de fonds aux petites maisons

d'armement qui n'ont pas toujours de capitaux disponibles, paie aux marins les trois mois d'avances dus avant le départ et ce prêt véritable ne porte pas d'intérêts, le placeur s'en couvre en tirant une traite sur l'armateur.

Quel est donc le bénéfice du marchand d'hommes actuellement ? Il consiste à exiger des matelots placés par ses soins qu'ils viennent s'équiper à son magasin, où les prix sont fortement majorés par rapport à la qualité de la marchandise ; les trois mois d'avances, consacrés presque entièrement à ces achats, font donc retour au marchand d'hommes à bref délai.

La clientèle de ces placeurs varie d'ailleurs en importance selon les ports, le genre d'embarquement procuré, enfin selon les armateurs eux-mêmes (il est clair qu'une grande compagnie ne recourt pas au marchand d'hommes pour payer à ses équipages trois mois de salaires d'avances) ; en général son étendue rend à peu près indispensable leur entremise. Si donc les bénéfices par eux réalisés ne représentaient que la rémunération d'un service rendu, on ne saurait s'en indigner (1), ce ne serait qu'un effet du libre jeu des activités économiques. Mais il ne

1. Il est évident que le marin et l'armateur sont déchargés de bien des soucis par le placeur. Le matelot qui a déposé ses pièces chez le marchand d'hommes peut se retirer dans sa famille, il n'aura qu'à répondre à l'appel qui lui sera adressé. Ce n'est donc pas contre le principe de la rémunération qu'il convient de protester, c'est contre son élévation.

faut pas perdre de vue que l'argent dépensé en achats d'effets par le marin dépasse de beaucoup la valeur des marchandises qu'il se procure, la différence sert en réalité à payer les intérêts du prêt des trois mois d'avances fait à l'armateur par le placeur.

Il faut ajouter que les placeurs lorsqu'un capitaine a recruté tout son équipage chez eux accordent gratuitement à celui-ci, m'a-t-on dit, un équipement ou du moins quelques effets.

En définitive le matelot paie ses effets trois ou quatre fois leur valeur pour que son armateur ait un crédit gratuit et pour que son capitaine s'habille à peu de frais.

Les marchands d'hommes sont de la part des marins l'objet d'une haine proclamée sans relâche dans leurs journaux et leurs réunions. Le Congrès des inscrits maritimes de 1905 constate dans une de ses résolutions que « les marchands d'hommes à qui l'on doit l'avilissement des salaires continuent leur trafic d'une façon illégale ; demande au ministre une enquête, et le prie de faire appliquer à ces exploiters la loi de mars 1904 sur les bureaux de placement ». Signalons aussi que les marchands d'hommes empêchent l'armateur de connaître le matelot ; les conditions de l'engagement n'étant pas débattues entre les vrais intéressés, il y a là une cause permanente de malentendus et de conflits (1).

1. Jusqu'à une époque récente la Marine remettait à tout inscrit une pièce appelée « permis d'embarquement » constatant que le matelot était en règle vis-à-vis d'elle-

Les Maisons du Marin, si elles prenaient plus d'importance, pourraient soustraire en grande partie les marins à ces individus. Le matelot qui débarque ne sait où aller ne trouvant aucun établissement, honnête du moins, pour le recevoir ; c'est alors qu'il se rend, ou plutôt qu'il est conduit par des hommes qui vivent de ce métier de racoleurs, dans de petits hôtels où il est accaparé par des filles qui ont pour mission de vider ses poches le plus promptement possible. Deux ou trois jours suffisent pour manger l'argent si péniblement acquis. Voilà le matelot à la merci de l'hôtesse qui prête de l'argent, et qui dès lors, sûre de son homme, lui cherchera un embarquement en s'entendant avec le placeur afin de rentrer dans ses fonds.

Il existe en effet dans les ports une série de commerçants interlopes qui vivent du matelot, victime, par suite, d'une exploitation éhontée. L'hôtesse prend au matelot quatre ou cinq francs par jour pour prix de la pension, mais elle majore sa note en sous-main, le force à boire des consommations fortement alcoolisées (et avec quel alcool !) de sorte qu'en peu de jours l'homme a dépensé six cents ou huit cents francs, montant des salaires de tout un voyage, si même il ne s'est pas endetté. Dans ce dernier cas, l'hô-

même. En l'absence de permis, le marin ne pouvait s'engager, aussi le marchand d'hommes avait-il soin de s'en emparer afin de tenir l'homme à sa merci. Le permis étant supprimé aujourd'hui et remplacé à quelques égards par le « fascicule de mobilisation » ce moyen indirect de pression est enlevé aux placeurs.

tesse lui fait signer une reconnaissance de sa dette, pièce au moyen de laquelle elle fera opposition (1), devant l'administrateur de l'Inscription maritime, sur les salaires que touchera le matelot à la fin de son *prochain* voyage. L'homme repart donc plus pauvre qu'à son débarquement. L'administration dont l'apostille est indispensable pour suspendre l'insaisissabilité totale des salaires des gens de mer, devrait limiter la délivrance de ces autorisations d'opposition aux dettes de nourriture et de logement établies d'après un tarif déterminé à tant par jour et ne pas certifier le montant de la dette sans en vérifier la composition : la suspension de l'insaisissabilité, réservée aux dettes de nourriture, de logement et d'équipement n'est pas faite pour les dépenses accessoires (apéritifs, etc.). Trop souvent l'administrateur laisse ce soin à des employés subalternes. Absorbé par le souci de nombreux intérêts généraux, le chef de quartier ne saurait d'ailleurs intervenir en personne dans les accords de chaque jour entre les marins et logeurs. Le fait que c'est moins à l'administrateur qu'à l'administration — être vague et facilement irresponsable — qu'ils ont l'un et l'autre affaire, enlève au rôle de paternité assumé par le Département de la Marine un peu de ce qui en fait oublier le caractère restrictif des droits réciproques des contractants. Du moins demandera-t-on aux administrateurs de ne négliger aucune des

1. Elle obtient ce que l'on appelle l'« apostille » de sa créance (Voir le chapitre suivant consacré aux salaires).

garanties de leur intervention : par exemple la précaution de certifier *ne varietur* et en toutes lettres, le montant de la dette dont la signature atteste l'existence, ainsi que son origine.

On comprend dès lors dans une certaine mesure que ces gens simples et ignorants que sont les gens de mer, se voyant toujours sans un sou en poche et volés sans pitié, accusent leurs patrons, les armateurs, de l'exploitation dont ils sont les victimes, sans réfléchir que ces armateurs qu'ils rendent responsables de leurs maux sont désarmés contre ceux-ci, en souffrent même indirectement, car c'est un fait constant que l'ouvrier pauvre, malheureux, fournit un travail peu productif. S'il faut souhaiter, comme on le verra par la suite, des améliorations dans les conditions du travail dans la marine marchande, reconnaissons dès maintenant qu'elles ne dépendent pas toutes, il s'en faut, des armateurs, lesquels se débattent de leur côté dans des difficultés inextricables. Le manque de capitaux les empêche par exemple d'élever les salaires, et même, toute élévation de ceux-ci n'aurait-elle pas pour effet d'enrichir non le marin mais ses exploiters dont la part serait ainsi rendue plus forte ? D'une façon générale posons donc dès maintenant en principe que l'amélioration de la situation des matelots est entièrement solidaire de la situation de la marine marchande elle-même, laquelle est loin d'être brillante, elle dépend aussi des habitudes des gens de mer qui n'oublieront pas de sitôt le chemin qui

conduit chez les hôteses et les marchands d'hommes et de là à la misère permanente.

III. — Pour éviter ces inconvénients, certaines institutions connues sous le nom de « Maisons du Marin », s'occupent de fournir un gîte aux gens de mer revenant de voyage et de leur chercher un embarquement. Citons entre autres l'Hôtel des Marins à Marseille qui donne asile aux matelots attendant un engagement moyennant 2 francs par jour. Mentionnons encore que la Maison du Marin de Nantes exige des marins qui demandent à y prendre pension un cautionnement de 20 francs (rendu à l'homme lors de sa sortie et qui est du reste rarement obligatoire) et la présentation d'excellents certificats. Tout homme admis doit chercher un prompt embarquement car on ne lui donne asile que pendant une période maximum de vingt jours ; dans ce but un bureau de placement gratuit est annexé à l'établissement.

Les intéressés ne semblent pas d'ailleurs apprécier beaucoup ces institutions. Le Congrès des inscrits maritimes de 1898 déclare qu'elles affectent un caractère capitaliste et confessionnel indiscutable. « Elles sont hostiles à nos syndicats, le marin y est parqué avec la contrainte (1) matérielle du gendarme et avec la contrainte morale de l'aumônier et

1. Cette contrainte consiste à rentrer exactement le soir à 10 heures et à être présent à l'heure des repas (Règlement de la Maison du Marin de Nantes).

de la bonne sœur ». Le même Congrès demande que les retenues de 4 o/o opérées sur les primes à la marine marchande et affectées à des établissements utiles aux marins cessent d'être attribuées « à de soi-disant Maisons du Marin » pour être accordées à des établissements gérés par les gens de mer eux-mêmes (c'est-à-dire par les syndicats).

Il est incontestable que les Maisons du Marin présentent un caractère confessionnel accentué. D'autre part on ne peut que constater leur échec dans l'œuvre de moralisation qu'elles s'étaient assignée. En effet, le marin y paie sa pension 2 francs par jour au lieu de 4 ou 5 francs chez l'hôtesse, mais ses dépenses de cabaret s'accroissent précisément de la différence.

Il existe au Havre une institution fort intéressante : le bureau de placement gratuit pour les marins, géré par la Chambre de Commerce. Les demandes des marins, mécaniciens, chauffeurs, du personnel civil, et en général de toutes les personnes qui, à un titre quelconque, se livrent à la navigation, y sont inscrites et tous renseignements leur sont donnés pour leur faciliter un engagement. Les résultats ont toujours été satisfaisants : en 1905 ce bureau a reçu 4.785 inscriptions et procuré 3.821 embarquements.

L'armateur qui cherche à recruter un équipage peut encore s'adresser aux syndicats de matelots. On sait en effet que la loi de 1884 donne aux syndicats le droit de tenir des bureaux de placements et ce serait l'ambition des Syndicats d'inscrits maritimes d'arriver à monopoliser le placement après

avoir fixé les conditions d'engagement par un réseau de contrats collectifs. Parmi ceux qui ont usé de cette faculté, on relève, à Bordeaux, l'Union syndicale des marins inscrits maritimes du commerce réunis et le Syndicat des marins réunis du long cours et du cabotage, à Calais, l'Union syndicale des marins navigateurs.

Il semble en fait que les armateurs aient quelque répugnance à s'adresser aux syndicats, car ceux-ci, affiliés pour la plupart à la Fédération nationale des syndicats maritimes, qui les entraîne vers la politique révolutionnaire, subissent l'influence des Bourses du Travail (1).

Signalons que la lutte entre rouges et jaunes se poursuit dans la marine marchande comme dans l'industrie terrienne ; les excès des rouges ont amené la fondation, à Marseille, d'un syndicat indépendant. Celui-ci a offert récemment son concours aux armateurs pour le recrutement des équipages ; il est en mesure, dit-il, de procurer un personnel naviguant de choix, conciliant, muni d'excellents certificats, très discipliné et apte à donner toute satisfaction à ses chefs.

L'embauchage des marins à l'étranger. —
1^o Angleterre. — En Angleterre, la profession de placeur pour marins est soumise au régime de l'auto-

1. Les syndicats n'ont donc pas réussi dans leur œuvre de placement. Ils s'en sont, paraît-il, réduits à s'entendre avec les marchands d'hommes.

risation préalable. Le Board of Trade peut accorder à telles personnes qu'il juge convenable des autorisations d'engager ou de fournir des marins ou novices pour les bâtiments marchands ; les personnes munies de ces autorisations pourront seules fournir des marins (art. 110 et 111 du Merchant Shipping Act) ; en outre, les surintendants des bureaux de la marine marchande ont, parmi leurs attributions, la mission de faciliter les enrôlements des marins. En fait, paraît-il, le Board of Trade ne délivre d'autorisation que pour les enrôlements à bord des training-ships (bateaux-écoles) et c'est dans les bureaux maritimes que les gens de mer peuvent chercher la liste des engagements disponibles.

La législation anglaise s'est préoccupée de protéger le marin contre l'exploitation des commerçants (aubergistes et autres). Les autorités des ports de mer peuvent édicter des règlements relatifs aux logements pour marins existant dans leurs districts ; les règlements contiennent entre autres choses des dispositions relatives aux autorisations, à l'inspection et aux conditions sanitaires des logements de marins et des mesures propres à *exclure des maisons autorisées les personnes de mauvaise vie*.

2 *Allemagne*. — La profession de placeur était libre jusqu'à la loi du 2 juin 1902 sur les bureaux de placements pour marins. On avait constaté, dit M. Fromageot (1), que le régime de liberté laissé à

1. Circulaire n° 21 du Comité Central des Armateurs de France.

cette profession donnait lieu, depuis longtemps, à des abus : 1° les placeurs exigeaient des commissions exagérées entièrement à la charge du marin ; 2° l'homme en mesure de payer la commission la plus forte était favorisé par le placeur ; 3° celui-ci avait intérêt à faire rompre les engagements sous prétexte d'en procurer de plus avantageux, en réalité pour toucher de nouvelles primes ; 4° enfin les placeurs exerçaient des professions accessoires de logeurs, cabaretiers, revendeurs, autant de nouveaux moyens qui dissimulent trop souvent l'exploitation du matelot.

Dans certains ports, comme à Hambourg, les grandes entreprises d'armement avaient créé des bureaux d'engagement qu'on a dits équitablement réglémentés. Ainsi, le bureau d'engagement (Heuerstelle) du Verein Hamburger Rheder, fondé le 1^{er} novembre 1897, percevait les commissions suivantes :

Matelots et chauffeurs, 3 marks ;

Maitres et charpentiers, 4 marks ;

Mousses, 2 marks.

Mais, en dehors de ces institutions, les abus régnaient, et il était urgent d'y mettre un terme. On eût pu les supprimer radicalement en prohibant la profession de placeur libre et en organisant des bureaux dirigés par l'Etat. Le législateur allemand a préféré adopter un régime analogue au régime français de l'autorisation préalable et de la surveillance administrative en l'appropriant à l'ensemble de la

législation et en y joignant diverses prescriptions protectrices des gens de mer.

Le principe de l'autorisation préalable étant posé, la loi du 2 juin 1902 stipule que l'autorisation sera refusée : 1^o lorsqu'il y aura des faits établissant que le requérant ne mérite pas confiance relativement à l'entreprise prévue ; 2^o lorsque le requérant exerce une des industries suivantes : cabaretier, logeur, changeur, prêteur à gage, marchand d'équipements pour marins.

Les gouvernements des Etats, ou les autorités par eux désignées déterminent la rétribution revenant aux placeurs de gens de mer après avoir entendu les représentants des placeurs, des gens de mer et des armateurs. La rétribution doit être payée moitié par le marin et moitié par l'armateur ; toute convention contraire préjudiciable à l'homme de mer est nulle.

La sanction de ces différentes prescriptions consiste dans des amendes pouvant s'élever jusqu'à 300 marks et dans le retrait de l'autorisation.

Il est probable que les législations anglaise et allemande, cette dernière surtout, soustraient dans une large mesure les marins aux exactions des placeurs.

SECTION II

L'engagement des mousses

La profession de marin exigeant des connaissances et des aptitudes très variées, on a de tout temps jugé

nécessaire d'y faire entrer de bonne heure ceux qui s'y destinent. Disons tout de suite que cette complexité tend à diminuer. Le temps n'est plus où un « matelot fini » un loup de mer véritable était à la fois voilier, charpentier, calfat, gabier, etc. La division du travail s'est introduite sur le navire comme dans l'usine et l'on sait que l'un de ses avantages est de réduire la durée de l'apprentissage.

L'engagement des mousses est soumis aux mêmes règles de fond et de forme que celui des gens de mer, les dispositions qui le concernent spécialement ont surtout pour objet de fixer un âge minimum au-dessous duquel les enfants ne seront pas admis à bord des navires.

Age minimum. — Tout individu âgé de 10 à 16 ans révolus, dit le décret du 23 mars 1852, peut être porté comme mousse sur les registres de l'Inscription maritime et sur les rôles d'équipages des navires de l'Etat et du commerce. Jusqu'à la loi sur l'instruction primaire obligatoire, les enfants au-dessous de 10 ans pouvaient néanmoins être embarqués, mais sans solde, en qualité de mousses surnuméraires, car ils n'étaient pas en mesure de rendre les services qu'on pouvait attendre des mousses exigés par les règlements.

Nous avons vu que les mousses sont assujettis au régime de l'Inscription maritime ; la loi du 24 décembre 1896 dispose en effet que celui qui commence à exercer la navigation à titre professionnel, c'est-à-dire comme moyen d'existence, est immatriculé

dans la catégorie des inscrits provisoires. Cette loi ne semble pas, à première vue, fixer d'âge minimum ; mais remarquons qu'elle vise ceux « qui commencent à exercer la navigation à titre professionnel », c'est-à-dire qui touchent des gages, et, aux termes du décret de 1852, pour toucher des gages il faut avoir 10 ans révolus. On sait d'autre part que l'enfant qui à 13 ans n'a pas satisfait à certaines obligations scolaires est radié de la catégorie des inscrits provisoires (1). A 16 ans, il peut être inscrit sans condition scolaire.

Pour assurer le recrutement des mousses, le législateur a pris les dispositions suivantes :

Il est embarqué un mousse à bord de tout bâtiment ou embarcation employé à la navigation ou à la pêche maritime ayant plus de deux hommes d'équipage (décret-loi du 23 mars 1852). L'embarquement d'un second mousse est obligatoire à bord de tout bâtiment ou embarcation ayant vingt hommes d'équipage, non compris le premier mousse et ainsi de suite en continuant de calculer par chaque dizaine d'hommes complète (même décret).

Les navires armés au long cours, au cabotage ou à la grande pêche, peuvent embarquer, au lieu de mousses, des novices, c'est-à-dire des jeunes gens âgés de 16 ans au moins et de 18 ans au plus, dans la proportion exigée par le décret de 1852. Signa-

1. Ou devrait l'être ; des dispenses sont souvent accordées, et l'on s'en passe même parfois.

lons en passant que la Compagnie des Messageries Maritimes use de cette faculté, au contraire la Compagnie des Chargeurs Réunis embarque des mousses.

Toutes ces dispositions sur l'embarquement des mousses (ou novices) sont en principe impératives ; en fait, le ministre de la Marine accorde très souvent des dispenses, mais celles-ci nécessitent, pour leur concession, une décision spéciale dans chaque cas particulier, de façon qu'elles ne forment jamais, quel que soit leur nombre, que des exceptions à une règle restant générale. Ces dispenses sont motivées par la difficulté de trouver dans certains quartiers le contingent de mousses nécessaire ou encore par l'incompatibilité des dispositions en question avec les lois sur l'instruction primaire obligatoire.

Les mousses ont de nombreuses occupations à bord, ils balayent, font la propreté ; pendant les escales ils aident à la manœuvre des treuils ; ils servent l'équipage à table. Leur sort est souvent misérable ; si en effet à bord des grands paquebots, ce sont souvent des enfants d'anciens serviteurs de la Compagnie, s'ils y remplissent les fonctions de plantons, de grooms, reçoivent des pourboires des passagers, et sont généralement heureux, il n'en va pas de même sur les petits bateaux et principalement sur les barques de grande pêche où ils endurent parfois de véritables martyres, en dépit d'une circulaire ministérielle du 13 mai 1878 qui recommande aux capitaines une grande sollicitude à l'égard des enfants qui leur sont confiés. (Il faut rapprocher de cette disposition celle

de la loi de 1851 sur le contrat d'apprentissage qui recommande au maître de traiter l'apprenti en bon père de famille). M. Anatole Le Braz représente bien leur sort, au moins dans quelques cas exceptionnels il faut espérer, quand il écrit : « La mer veut qu'on se familiarise avec elle de bonne heure ; comme si c'était se familiariser avec la mer que de passer des journées à être bafoué, abruti, martyrisé par les hommes ! Et d'ailleurs, les intérêts de la marine n'ont rien à faire ici. On n'embauche pas des mousses pour leur apprendre leur métier de marins, on les embauche parce qu'on peut leur faire faire tous les métiers presque pour rien. »

Ainsi que nous le disions plus haut, l'engagement des mousses ne présente plus les mêmes avantages professionnels qu'au temps de l'ancienne marine à voiles ; ces enfants sont en général trop jeunes, ce qui présente de grands inconvénients quant à leur santé et aussi quant à la moralité, étant donné le milieu dans lequel ils sont appelés à vivre (ceci surtout en ce qui touche les barques armées à la grande pêche où les mousses sont bien souvent, en même temps que de la phtisie et de l'alcoolisme, la proie de la syphilis). Le capitaine au long cours, Paul Houët, qui a consacré quelques pages à cette question, conclut sagement, non à la suppression des mousses, mais à l'élévation de la limite d'âge qui serait portée à 16 ans : en somme, ce système reviendrait à n'embarquer que des novices.

Le projet de loi sur la réglementation du travail et

des effectifs à bord des navires de commerce, discuté à la commission de la Marine du Sénat après avoir été voté par la Chambre en février 1906, contient quelques dispositions concernant les novices et les mousses.

D'après ce projet, l'inscription provisoire ne serait autorisée qu'à partir de 13 ans, ou de 12 ans si l'enfant a son certificat d'études. Pour être embarqués, les mousses âgés de moins de 15 ans révolus devraient être munis d'un certificat d'aptitude physique délivré par un médecin, l'embarquement des mousses âgés de moins de 15 ans serait interdit sur les navires pratiquant la grande pêche, enfin les mousses ne seraient jamais astreints à aucun service entre 8 h. du soir et 4 h. du matin.

Le plus sérieux inconvénient qui résulte de la condition actuelle des mousses c'est l'antinomie qui existe entre l'obligation de la navigation et les devoirs de scolarité. Il faudrait réserver le mousse à la petite pêche qui le fait naviguer près de ses foyers ; l'enlever à la grande pêche où il n'est qu'un souffre-douleur, élever enfin la limite d'âge pour l'embarquement sur les navires de commerce.

Engagement des femmes. — Il semble difficile à première vue que des femmes songent à exercer un métier avec lequel leurs aptitudes naturelles ne semblent pas compatibles. Cependant, en 1902, le Commissaire de l'Inscription maritime de Saint-Waast-la-Hougue accueillit la demande d'une femme qui déclara

vouloir embarquer sur un navire de pêche. Aucune disposition légale n'interdit en effet de porter les femmes sur le rôle d'équipage. Il est vrai qu'aux termes de l'article 1^{er} de la loi du 24 décembre 1896, les Français exerçant la navigation à titre professionnel sont compris dans l'Inscription maritime, mais s'il n'est pas possible d'appliquer aux femmes cette disposition, il ne s'ensuit nullement qu'elles doivent être exclues de l'exercice professionnel de la navigation.

On peut en effet faire partie du régime de l'Inscription maritime sans être jamais astreint à des obligations militaires spéciales. Ceci s'applique également aux infirmes, aux hommes ayant fait leur service dans l'armée active et commençant ensuite la profession de marin, il en est de même, nous l'avons dit, des individus qui se font inscrire après 50 ans.

L'article 7 du décret du 20 mars 1852, seul, restreint leurs droits en exigeant que tout bateau-pêche soit commandé par un inscrit définitif ; les femmes ne peuvent donc naviguer comme patrons, mais en droit strict on ne saurait les empêcher d'embarquer *en quelque nombre que ce soit* à bord de bateaux commandés par des inscrits réunissant les conditions réglementaires (en ce sens circulaire du 25 novembre 1902).

SECTION III

Le Contrat d'engagement

Ce qui caractérise la législation civile des gens de mer, dit M. le Commissaire Général Fournier (1), c'est une pensée de tutelle et de protection à l'égard de ceux-ci ; elle considère le matelot comme ayant besoin d'appui dans certains de ses rapports civils. « Cet homme, que la nature même de sa profession voue à l'obéissance et forme au désintéressement ; qui passe sa vie hors du milieu où ses intérêts se débattent ; qui après plusieurs mois, quelquefois plusieurs années de privations, reçoit, loin de sa famille, son soutien moral naturel, le salaire accumulé d'un long temps de service ; cet homme, disons-nous, a besoin d'un tuteur officieux et de lois protectrices, et le pouvoir qui les lui donne se montre en cela véritablement digne de la civilisation. » Le tuteur officieux c'est l'administrateur de l'Inscription maritime. Etant donné la faiblesse du marin et ses défauts, dont le moindre est la prodigalité, la mission de cet officier est d'une haute utilité sociale, c'est ainsi qu'il explique aux marins les clauses du contrat d'engagement, qu'il les exhorte à consentir au profit de leurs familles des délégations sur leurs salaires, qu'il veille à ce que le paiement de ceux-ci ait lieu devant lui ;

1. *Cours d'administration*, t. II, p. 278.

en cas de conflit, il cherche à aplanir les difficultés, tente de faire entendre aux marins obstinés la voix de la raison, c'est, en un mot, un arbitre naturellement indiqué (1).

C'est cette tendance générale de la législation des gens de mer qui explique l'intervention incessante de l'autorité maritime dans la vie du marin, intervention qui s'exerce souvent, reconnaissons-le, aux dépens de salubrité individuelle comme au détriment de l'industrie de l'armement. On ne peut cependant s'empêcher d'admettre qu'une profession aussi maltraitée par la nature doit être au moins l'objet de la protection de la loi.

Nous diviserons cette étude du contrat d'engagement en plusieurs sections.

- 1° Nature du contrat ;
- 2° Capacité des parties ;
- 3° Liberté des conditions d'engagement et clauses d'ordre public ;
- 4° Conclusion du contrat ; ses effets spéciaux ;
- 5° Constatation du contrat ; le rôle d'équipage ;
- 6° Exécution du contrat (Renvoi aux chapitres suivants) ;
- 7° Fin du contrat.

1. Il en est de même en Allemagne où « tout bureau des gens de mer est tenu de chercher à arranger à l'amiable les contestations qui s'élèvent entre le capitaine et les hommes d'équipage et qui sont portées à sa connaissance » (art. 128, loi 7 juin 1902).

§ 1. — *Nature du contrat*

Le contrat d'engagement des gens de mer est une convention par laquelle un marin (1) loue ses services à un armateur pour un temps et pour un salaire déterminés.

Ainsi défini, le contrat d'engagement revêt plusieurs formes. On peut en distinguer trois principales.

1° L'engagement au mois, où les gages, salaires ou loyers sont proportionnels à la durée du service.

2° L'engagement au voyage ou à forfait, fixé pour une opération déterminée. Très pratiqué à l'époque où la durée des voyages était d'une prévision malaisée et où le bâtiment, une fois sorti du port, échappait presque entièrement à l'armateur, en raison de la lenteur des communications, l'engagement au voyage était un correctif des aléas courus par l'armateur ; ces aléas ayant pour ainsi dire disparu, on est arrivé à substituer progressivement, dans le long cours, l'engagement au mois, pratiqué jusqu'alors au seul cabotage, à l'engagement au voyage, à mesure que, grâce précisément à cette permanence des communications entre l'armateur et le navire, le

1. Les règles qui vont être exposées s'appliquent indifféremment aux matelots, aux officiers, aux mécaniciens, etc.

long cours se transformait en une sorte de cabotage mondial.

3° L'engagement à loyers éventuels, proportionnant le salaire au résultat de l'opération et qui comprend :

a) L'engagement à la part du fret ou au profit, où le bénéfice final est partagé entre l'armateur et ses hommes suivant un rapport fixé par le contrat.

b) L'engagement au tonneau, où chaque homme a droit à un nombre fixé d'avance de parties du fret appelées, à ce point de vue, tonneau (1).

1. Il est bon d'indiquer quelques combinaisons auxquelles donne lieu l'engagement sur les navires de pêche et cela bien que les limites que nous nous sommes assignées nous restreignent à la Marine marchande en laissant de côté l'industrie de la pêche.

Dans certaines expéditions de pêche, chaque matelot reçoit un salaire proportionné au produit de son travail personnel sans égard au bénéfice final que l'armement a pu en recueillir.

Il existe encore dans certains ports du Nord un engagement mixte, les chauffeurs, mécaniciens, etc., personnel strictement affecté à la conduite des chalutiers, sont payés au mois, les matelots-pêcheurs sont payés à la part ; on répartit souvent les bénéfices ainsi : il est fait six parts du profit, trois sont allouées au bateau, une aux pêcheurs, deux aux filets, par exemple ; le matelot, étant propriétaire de ses filets, touche donc tant pour lui, tant pour son matériel de pêche.

La fixation du salaire à la part est aisée sur les petites barques montées par quelques hommes. Il n'en va plus de même sur les grands chalutiers à vapeur de vingt à trente hommes d'équipage et où les bénéfices à répartir se montent à des milliers de francs. La répartition se fait alors d'après des méthodes à ce point compliquées que ni l'administrateur, ni *a fortiori* les matelots ne peuvent en contrôler la régularité ; de

L'engagement au mois ou au voyage est certainement un louage aux termes de l'article 1709 du Code civil ; il s'agit bien, en effet, d'un contrat par lequel l'une des parties s'oblige à faire jouir l'autre de ses services pendant un certain temps, et moyennant un certain prix que l'autre s'engage à lui payer.

Mais lorsque l'engagement est au fret ou à la part, on peut prétendre qu'il s'est formé une société entre l'armateur et les gens de l'équipage ; n'y a-t-il pas association en vue de partager les bénéfices ? Il semble bien que, pour le législateur, il n'y ait là qu'un louage ; la loi, en effet, emploie toujours le mot « loyers » pour désigner les salaires dus à l'équipage, et de plus un élément essentiel à la formation d'une société, l'*affectio societatis* fait absolument défaut (en ce sens M. Lyon-Caen à son cours) (1).

Engagement spécial. — A côté des différentes formes d'engagement mentionnées plus haut, il faut signaler qu'un décret du 29 juin 1899 constitue un engagement spécial volontaire et éventuel de servir pendant la durée des hostilités sur un navire sujet à réquisition en temps de guerre. Le lien militaire qui découle ultérieurement de cet engagement se

plus, le paiement en nature ne peut avoir lieu devant l'administrateur ; l'équipage se déclare simplement payé de ses salaires, à l'Inscription maritime. En réalité, l'armateur fixe donc les gages comme il l'entend.

1. Rappelons qu'en ce qui concerne le capitaine, l'engagement tient du mandat en même temps que du louage.

forme de plein droit par le seul fait de la réquisition du navire. Cet engagement remplace donc, à compter de la réquisition, celui en vertu duquel le marin était jusque-là attaché au navire ; il est superflu de faire remarquer sa nature toute particulière.

§ 2. — *Capacité des parties*

Ont qualité pour souscrire le contrat d'engagement :

D'une part, le ou les propriétaires pour plus de moitié (art. 220 C. Com.) ou l'armateur commis par les propriétaires pour plus de moitié (*ibid.*), ou enfin le capitaine constitué par ces propriétaires ou armateurs, à charge de produire à chaque réarmement administratif, pour signer le rôle, un nouveau pouvoir des propriétaires ou armateurs, qui se trouvent de cette manière tenus personnellement (Circul. 27 sept. 1859).

D'autre part, tout inscrit provisoire ou définitif, qu'il soit majeur, et par conséquent capable de s'obliger, ou mineur, attendu que le consentement donné par le père ou tuteur à l'inscription, implique, jusqu'à révocation, consentement à tous les actes rentrant dans l'exercice de la profession maritime, spécialement à l'engagement maritime commercial contracté devant l'administrateur.

§ 3. — *Liberté des conditions d'engagement*
Clauses d'ordre public

Sous réserve de certaines clauses déclarées d'ordre public par le décret-loi du 4 mars 1852 et que nous rappellerons plus loin, l'armateur et les marins jouissent de la plus entière liberté dans la rédaction du contrat d'engagement.

Le principe de liberté est affirmé en ces termes par l'ordonnance du 17 juillet 1784 dans son article 5 : « Veut Sa Majesté que les ordonnances et règlements concernant l'équipement et expéditions des bâtiments marchands et les rôles d'équipage soient pareillement exécutés en ce qui n'y est pas dérogé par la présente ; laissant d'ailleurs aux armateurs, capitaines et maîtres, *une entière liberté* pour la composition de leurs équipages et sur les conditions des engagements de ceux qui en font partie. » Peu après l'ordonnance du 31 octobre 1784 venait ainsi confirmer l'intention exprimée par la précédente : « Ne pourront néanmoins les commissaires des classes régler les conditions des engagements ni exercer aucune autorité à cet égard ; mais ils laisseront une *entière liberté* aux capitaines et gens de mer de faire entre eux telles conventions qu'ils jugeront à propos. »

Profitant de la liberté qui leur est reconnue, les amateurs ont établi à leur usage des *conditions géné-*

rales d'embarquement sur leurs navires qui, imprimées d'avance, ne sont pas sans analogie avec les règlements d'atelier et que les gens de mer acceptent en signant leur engagement. Cette pratique a l'avantage de simplifier la rédaction du rôle d'équipage auquel on annexe simplement une feuille imprimée et qui peut être bref sur les conditions d'engagement ; de plus, dans nos grands ports, les conditions d'engagement invariables de la Compagnie Transatlantique, des Messageries Maritimes, etc. sont bien connues des marins ; les surprises et les difficultés en sont diminuées d'autant. Cette annexion au rôle d'un contrat imprimé devient d'ailleurs une habitude générale.

A la Compagnie des Chargeurs Réunis par exemple (et sauf quelques variantes à la Compagnie Havraise Péninsulaire) l'équipage s'engage à suivre le navire dans toutes ses directions et à le ramener en France jusqu'au port où il sera désarmé, soit au Havre, son port d'attache, soit à Dunkerque, soit à tout autre port de France, à la faculté du capitaine. Le capitaine se réserve le pouvoir de débarquer tout ou partie de l'équipage dans un des ports de France où il touchera au retour, s'il le juge convenable et cela sans indemnité. Cette dernière convention est parfaitement licite ; en effet si, comme nous le verrons plus loin, il est interdit de stipuler qu'un homme sera débarqué à l'étranger, un armateur peut valablement spécifier qu'il aura la latitude de débarquer tout homme qui ne lui conviendrait pas, au retour d'un voyage ; le fait

d'exercer ce droit ne saurait donner lieu à des dommages-intérêts (Ainsi jugé : Tribunal de Commerce du Havre, 25 mars 1896. Autran, XII. 63).

L'équipage embarqué sur les navires des Chargeurs Réunis se soumet encore aux conditions suivantes : il renonce à la conduite (voir plus loin ce que signifie ce mot) dans tous les cas, depuis le port de débarquement en France. Si le navire doit faire une ou plusieurs escales dans un port étranger d'Europe, après son retour au Havre, l'équipage ne pourra débarquer qu'après avoir accompli les dites escales et ramené le navire à son port d'attache. L'équipage prendra le navire à quai et ne pourra le quitter qu'après l'amarrage à quai, etc.

Toujours par application du principe de liberté des conditions d'engagement, la Société des Voiliers Nantais spécifie que le capitaine se réserve la faculté de conserver tout l'équipage sur le pont l'après-midi, lorsqu'il le jugera nécessaire pour les travaux d'entretien du navire.

Les matelots embarqués sur les navires de la Société Bayonnaise de Navigation contractent l'obligation de payer, en cas de désertion, les commissions (Blood's money) exigées dans certains ports par les marchands d'hommes pour fournir les remplaçants ainsi que les différences en sus des salaires qui seraient alloués auxdits remplaçants, etc.

Ces exemples de conventions spéciales pourraient être multipliés.

On peut encore citer à titre d'exemple de la liberté

des conditions d'engagement les dispositions suivantes inscrites jusqu'à une époque récente dans les conditions générales d'embarquement de la Compagnie des Messageries Maritimes et de différentes autres maisons d'armement. « Toute personne inscrite sur le rôle contracte l'obligation : 1° De se conformer aux règlements de la Compagnie, notamment ceux relatifs à la tenue ; 2° de contribuer au prorata de sa solde à tous frais de procès-verbaux de douane et d'amendes encourus pour faits de contrebande ou de contravention aux règlements du port, lorsque le coupable n'a pu être découvert. Quand un acte de contrebande peut être attribué séparément soit au personnel de la manœuvre, soit à celui de la machine, à celui du service, ou enfin de la cuisine, les frais seront supportés par cette seule partie de l'équipage. » En d'autres termes, quand la Compagnie était frappée d'une amende pour fait de contrebande constaté à bord d'un de ses navires, l'amende était répartie entre les gens de l'équipage pour inviter ceux-ci à la vigilance et prévenir chez eux toute idée de transporter de la contrebande à leur compte.

Cette obligation à la charge des matelots a disparu en une certaine mesure à la suite d'un curieux incident qu'il n'est pas inutile de rappeler ici :

Un rédacteur de *L'Eclair*, M. René Lebaut, passager du *Bagdad* des Messageries Maritimes, ayant acheté à Samos en octobre 1905 une certaine quantité de tabac, télégraphia ingénieusement du Pirée à la douane de Marseille que le navire arriverait au

port portant des marchandises de contrebande cachée dans un endroit qu'il désignait. A l'arrivée du *Bagdad*, la douane n'eut pas de peine à découvrir ces quelques kilos de tabac, et frappa la Compagnie d'une amende de 1.200 francs, réduite après transaction à 373 fr. 80 (la valeur du tabac introduit en France était de 15 fr. !) Par application de son règlement, la Compagnie récupéra cette amende sur l'équipage du *Bagdad*. Celui-ci fit entendre de vives protestations, et bientôt un meeting des inscrits maritimes de Marseille menaçait d'une grève pour l'éventualité où l'on n'aurait pas, avant la fin de l'année, modifié une réglementation dont les anomalies venaient d'apparaître ainsi. M. Lebaut avoua alors qu'il avait recouru à un excellent stratagème pour démontrer l'iniquité de prescriptions douanières aboutissant à frapper les armateurs d'amendes en disproportion avec la valeur des objets saisis et à faire payer les innocents pour les coupables. Il commença une vigoureuse campagne de presse (*Eclair* d'octobre 1905 à janvier 1906) qui aboutit au vote de la loi du 10 avril 1906 dont nous extrayons les dispositions suivantes :

« Les amendes en cas de contrebande sont prononcées contre le capitaine. Les amendes encourues ne pourront être récupérées en tout ou en partie par le capitaine sur l'ensemble, un groupe ou une unité du personnel du navire sauf le cas où les objets prohibés ou assimilés auront été découverts dans un local affecté à l'usage exclusif de l'ensemble, d'un groupe

ou d'une unité du personnel. Le capitaine sera déchargé de toute responsabilité s'il justifie de sa bonne foi ou si le délinquant est découvert. »

Clauses d'ordre public. — Il existe un ordre public maritime auquel l'administration qui délivre le rôle ne peut pas autoriser de dérogation. Elle ne saurait admettre par exemple qu'on insère dans les conventions des dispositions portant atteinte à l'autorité du capitaine, à celle des officiers, aux mesures réglementaires de police nautique, etc. Le décret du 4 mars 1852 a pour but de déclarer d'ordre public des conditions qui ont une portée surtout civile et auxquelles il est interdit de déroger par conventions particulières. D'après ce décret, on ne peut valablement stipuler :

1° Qu'un homme sera débarqué à l'étranger (article 270, C. com.) ; en effet cet homme serait peut-être perdu pour la navigation nationale ;

2° Ni qu'un homme n'aura pas droit à son rapatriement ;

3° Ni qu'une partie quelconque de sa solde ne figurera pas au rôle, ou ne supportera pas de retenue au profit de la Caisse des Invalides ;

4° Ni que le mandat du capitaine ne sera pas révocable à volonté par le propriétaire, l'article 218 du Code de commerce disposant que ce droit de congédiement est absolu ;

5° Ni que, dans le cas de désertion, les salaires

restant dus ne seront pas acquis pour une certaine portion (le tiers ou la moitié selon les cas) à la Caisse des Invalides (art. 69, décret du 24 mars 1852) ;

6° Ni que, dans le cas de mort de l'engagé, ses salaires, réglés conformément à l'article 265 du Code de commerce ne seront pas payés à sa succession ;

7° Ni que le matelot congédié sans cause valable n'aura pas droit aux indemnités fixées par l'article 270 du Code de commerce ;

8° Ni enfin que l'armement ne traitera pas, et ne continuera pas à rémunérer l'homme qui aura été blessé et qui sera tombé malade dans le cours de l'engagement (art. 261-263, Code com.).

Il a été fait en 1892 une application intéressante de certaines de ces prescriptions. La Compagnie Générale Transatlantique avait inséré dans ses conditions générales d'embarquement des clauses que le chef du Service de la Marine du Havre et le Ministre de la Marine jugèrent contraires au décret du 4 mars 1852. Ces clauses étaient les suivantes (1) :

« Art. 4. — La Compagnie se réserve le droit de débarquer les hommes quand elle le jugera convenable (Cette clause violait l'art. 270 du C. civ. déclaré d'ordre public par le décret-loi).

« Art. 12. — Les hommes qui auront manqué à l'appel du matin ou dans la journée, subiront une retenue de 3 francs par jour et de 3 francs par chaque nuit pour payer leur remplacement s'ils man-

1. Voir à ce sujet *Annuaire du Comité Central des Armateurs de France*, 1904, p. 696.

quent à l'appel du soir. » Or le décret-loi du 4 mars 1852 ne prévoit le remplacement aux frais du marin que quand celui-ci subit une peine disciplinaire. Cette clause aurait eu pour effet de reconnaître à la Compagnie le droit d'exercer des retenues de solde qu'il n'appartient qu'à l'autorité maritime de prononcer.

La Compagnie Transatlantique obligeait encore ses marins, dans ces mêmes conditions générales, à passer d'un navire sur l'autre sans indemnité et à accomplir toutes les corvées nécessaires même en dehors du navire, pour assurer les mouvements de celui-ci. Le Ministre de la Marine reconnut que ces dernières clauses étaient licites, mais spécifia que leur inaccomplissement par les marins ne tomberait pas sous les coups du décret disciplinaire et pénal du 24 mars 1852 qui n'a pour objet que la discipline du bord auquel les marins sont liés par le rôle d'équipage (Ce point de doctrine est plus loin l'objet d'une étude spéciale). Ces clauses purent donc être annexées au rôle, mais avec la mention que l'Administration n'entendait pas en assurer la sanction pénale.

Rappelons encore que la Compagnie de l'Ouest, qui fait le service entre Dieppe et Newhaven, avec des vapeurs lui appartenant, avait imaginé de n'avoir que cinq équipages pour six navires, faisant passer les hommes de l'un à l'autre selon les besoins. Le Contrôle résident du premier arrondissement maritime formula des observations qui amenèrent l'abandon de cette pratique (Tournée d'inspection de M. le contrôleur-adjoint Arnould, septembre 1905).

§ 4. — *Conclusion du contrat. Ses effets spéciaux*

La nature des choses et l'intérêt général veulent que l'équipage vive sous un régime social à part. Il est inadmissible que ce régime, dérogatoire à tout notre statut personnel, s'établisse sans le concours du pouvoir social ni s'étende au delà des limites où la nécessité l'impose. On comprend donc, dit M. le Commissaire général Fournier (1), que l'Etat ait voulu présider à la création légale de la *société de l'équipage*, donner lui-même l'investiture officielle à son représentant dans cette société ; fixer les deux moments précis (armement et désarmement administratifs) de mise en vigueur et de clôture du droit spécial qui devra la régir ; établir enfin par un titre authentique (rôle d'équipage) les obligations de tous ceux qui se sont placés sous l'empire de ce droit.

L'intervention de l'autorité publique dans la signature de ce contrat de travail ne se fonde pas seulement sur un intérêt social, mais encore sur celui de l'Etat lui-même. En effet, le marin étant tenu du service militaire à bord des vaisseaux de guerre, il importe que la Marine le suive dans tous ses déplacements, sache où lui adresser en cas de besoin un ordre de convocation, soit avisée des causes pour lesquelles il ne pourrait pas éventuellement rejoindre son poste (2).

1. Fournier, *op. cit.*, II, 209.

2. Ajoutons que l'administration assure le prélèvement sur

Revue d'armement. — La consécration du contrat d'engagement a lieu, en France, devant l'administrateur de l'Inscription maritime, à l'étranger devant nos consuls, autorités chargées de la constitution légale des équipages et de la surveillance permanente de l'ordre à bord des navires de commerce.

Cette consécration ressort de la « revue d'armement », formalité qui comporte :

1° La présentation des engagés à l'administrateur ;

2° La lecture, expliquée, s'il y a lieu, que ce dernier leur fait des conditions de l'engagement (ordonnance du 31 octobre 1784. Titre XIV, art. 9, 10, 11 et 13). D'après M. Pelletan, cette formalité ne donnerait aux marins qu'une garantie illusoire. « Les inscrits maritimes, disait-il, ne signent pas en réalité un contrat. Quand ils s'engagent, on les amène au bureau du commissaire, on leur lit les conditions ; ceux qui sont près entendent seuls, les autres répondent qu'ils acceptent, sans avoir entendu ; on ne leur demande pas leur signature, on les inscrit sur le rôle et tout est dit. C'est sur ce rôle qui reste entre les mains du capitaine, qu'ils ne voient pas, que sont inscrites les conditions (1). » En réalité quand il s'agit d'équipages peu nombreux cette critique ne porte guère et quand les marins sont engagés par une

le salaire du matelot des retenues dont bénéficient la Caisse des Invalides et la Caisse de Prévoyance. Comment s'acquitter de cette obligation sans connaître les conditions de l'engagement ?

1. Chambre des députés. Séance du 2 décembre 1904.

grande compagnie ils connaissent d'avance les clauses du contrat, portées à leur connaissance, par voie d'affiche sous le nom de « Conditions générales d'embarquement » ou mieux encore par la notoriété publique (1) ;

3° Dans l'inscription des individus et dans la reproduction des clauses de leur contrat au rôle d'équipage.

Le capitaine est présenté au bureau par l'armateur ; les autres hommes par le capitaine, seul ou de concert avec l'armateur (2).

Les parties devront déclarer obligatoirement les conditions du contrat, sans réticences. L'édit du roi de juillet 1720 dispose à ce sujet : « Ordonnons aux capitaines, maîtres et patrons, à leurs officiers, marinières, matelots et autres de *déclarer au juste*, aux officiers chargés du soin des classes, les conditions de leurs engagements avec leurs armateurs, à peine pour les contrevenants de perdre ce qui leur reviendrait pour leur voyage. Enjoignons auxdits armateurs de faire les mêmes déclarations, à peine de 100 livres d'amende en cas de contravention, le tout applicable au profit des Invalides. » (Edit

1. Il faut ajouter que, contrairement à l'avis de M. Pelletan, les marins ne se font pas faute de discuter âprement les conditions d'engagement. Enfin la signature de chaque homme est obligatoire.

2. Ou par un fondé de pouvoirs muni d'une procuration, et qui n'est souvent autre que le marchand d'hommes chargé du recrutement de l'équipage.

de 1720, titre VI, art. 18). L'ordonnance du 31 octobre 1784 exige pareillement que les capitaines « présentent les conventions qu'ils auront faites avec les gens de mer par eux engagés relativement à leurs salaires » (Titre XIV, art. 9).

D'autre part on sait déjà que, lors de la revue d'armement, l'administrateur veille à ce que les dispositions déclarées d'ordre public soient respectées.

La nécessité de ces diverses formalités ne fait pas du contrat d'engagement ce que l'on appelle en droit un contrat solennel. Il se forme par simple accord des volontés. La rédaction du rôle, requise *ad probationem* et non *ad solemnitatem*, n'est pas strictement indispensable car il peut être suppléé à cette pièce par un écrit quelconque (1). Le défaut de rôle priverait, il est vrai, le contrat de la sanction spéciale dont il sera question ci-dessous mais ne le rendrait pas inexistant.

Effets spéciaux de l'intervention de l'autorité maritime. — Nous savons déjà que l'équipage vit à bord sous un régime social tout particulier.

Il n'y a de navigation possible et de garantie de salut pour les hommes et les choses que le navire porte qu'à la condition que tout, à bord, agisse ou se range suivant l'ordre conçu par une intelligence unique. L'équipage sera donc nécessairement hiérar-

1. Au moins en principe ; en fait, on le verra plus loin, on ne s'expliquerait pas bien à quoi répondrait un écrit dont l'administrateur n'aurait pas connaissance.

chisé ; le capitaine *commandera*, dans toute la portée du terme ; son ordre sera la *loi* ; la désobéissance à cet ordre, et même le simple manque de respect pour celui qui l'aura donné, constituera un délit ; la résistance pourra même devenir un crime.

En somme, à bord du navire, dit M. le commissaire général Fournier, cet axiome de notre droit — garantie de la liberté individuelle — *que l'inexécution d'une obligation de faire ne constitue pas par elle-même un délit et ne se résout pas en coaction personnelle, mais en dommages-intérêts* (C. civ., article 1142 ; *nemo præcise potest coagi ad factum*), cet axiome, ici, *comme dans les corps militaires*, cessera d'avoir un empire absolu.

L'exécution du contrat d'engagement est donc assurée au besoin par la force publique mise au service de l'armateur : c'est le premier effet de l'intervention de l'administration dans la conclusion du contrat. Un contrat d'engagement conclu en dehors de l'administrateur est d'ailleurs parfaitement valable, s'il ne contient rien de contraire à l'ordre public, mais il n'a que la sanction du droit commun qui consiste en dommages-intérêts (art. 1142, C. civ.). L'intervention de l'administrateur, *obligatoire dès que l'embarquement devient effectif*, imprime à la convention ce caractère particulier que *la rupture du contrat sera un fait délictueux*, que le lien de l'engagé sera devenu absolument personnel, et que, s'il tente de le rompre, il sera recherché, mis de force à bord, et puni disciplinairement ou correctionnelle-

ment (1) (ord. du 31 octobre 1784, titre XIV, décret-loi du 24 mars 1852).

Toute obligation de ce genre n'a pas disparu de notre droit avec la suppression de la prison pour dettes : la femme mariée peut encore être contrainte, nous l'avons vu, *manu militari*, à réintégrer le domicile conjugal.

La dissolution de la société de l'équipage a lieu par la *revue de désarmement* qui met fin à la dérogation au droit commun des contrats signalée ci-dessus.

Entre la revue d'armement et la revue de désarmement se place la période de durée du rôle qui s'étend, pour les bâtiments naviguant au long cours, du départ d'un port de France ou d'Europe, au retour dans un port d'Europe, ce port fût-il étranger (décret du 19 mars 1852, art. 2), et qui, pour toute autre navigation, est fixée à un an au maximum à compter de la revue d'armement. Par exception, on autorise les grandes compagnies de navigation à ne renouveler qu'une fois par an les rôles de long cours de leurs paquebots.

1. M. Fournier est, croyons-nous, le seul auteur qui ait signalé ce caractère particulier de la sanction du contrat d'engagement. Sa théorie a été mentionnée par M. de Seilhac, *Le droit de grève et les inscrits maritimes* (Musée Social, Séance du 27 juin 1904). « La revue d'armement, dit M. de Seilhac, est indispensable pour soumettre les hommes au droit exceptionnel du bord. »

Lois étrangères. — Les législations maritimes étrangères soumettent la conclusion du contrat d'engagement à des formalités analogues à celles qui existent en France.

Angleterre. — Le contrat d'engagement est rédigé suivant une formule approuvée par le Board of Trade. Il contient entre autres mentions tous règlements concernant la conduite à bord, les amendes, les rationnements de vivres ou autres pénalités légales pour mauvaise conduite, approuvées par le Board of Trade comme règlements propres à être adoptés et que les parties conviennent d'adopter (Merchant Shipping Act, art. 113).

Comme notre administrateur, le surintendant anglais explique aux marins les clauses du contrat d'engagement (Merch. Shipp. Act. art., 115).

Aucune dérogation au droit commun ne résulte du reste de l'agrément souscrit par les parties à la formule du Board of Trade.

Allemagne. — Les articles 12 et suivants de la loi allemande du 7 juin 1902 sur les gens de mer règlent les formalités de la revue d'armement et de désarmement ainsi que la rédaction du rôle d'équipage d'une façon très analogue à notre réglementation.

La revue d'armement crée à l'équipage un lien spécial : « Le marin qui, après la revue d'embarquement, se soustrait sans excuse suffisante à l'entrée au service ou à la continuation du service, peut, sur la demande du capitaine, être arrêté par le bureau des gens de mer, ou, s'il n'y en a pas, par la police

locale, pour être contraint à remplir son obligation. » (art. 33 de la loi du 7 juin 1902).

Italie. — Le contrat d'enrôlement est dressé par écrit, en présence de l'administrateur local de la marine dans le Royaume, de l'officier consulaire à l'étranger (art. 522, Code de commerce) (1).

Espagne. — La législation, comme en Italie, reproduit les dispositions de la législation française. Le Code de commerce spécifie que les contrats passés entre le capitaine et les hommes de l'équipage sont constatés dans le livre de comptabilité, sous le visa de l'autorité maritime s'ils sont passés sur le territoire espagnol ou des consuls s'ils sont conclus à l'étranger (art. 634) (2).

Hollande. — Les marins embarqués sur un navire hollandais contractent une obligation spéciale. La rupture du contrat se traduit, comme en France, par des voies de coaction personnelle. Le capitaine, ou celui qui le remplace, peut demander main forte contre ceux de l'équipage qui refusent de se rendre à bord, quittent le navire sans permission ou refusent de faire le service jusqu'à la fin du voyage (Code de com. néerlandais, art. 402) (3).

Russie. — La même solution, quant au caractère de l'obligation contractée par le marin, est consacrée en Russie. Le Code de commerce maritime

1. Autran, IV, p. 324.

2. Autran, IV, p. 122.

3. Autran, VIII, 246.

russe dispose en effet dans son article 267 : « Si un homme de l'équipage, après la signature du contrat et la réception des arrhes, ne se rend pas dans les trois jours à bord, le capitaine a le droit de le faire amener par la police (1). »

Pays Scandinaves. — Enfin, pour terminer cette rapide revue des lois maritimes étrangères, signalons que les Codes suédois, danois et norvégiens, reconnaissent aussi la nécessité de soumettre le marin à un régime spécial quant au maintien forcé du contrat d'engagement. Si, après avoir été inscrit au rôle, le marin néglige de se rendre à bord, s'il quitte le bord sans permission ou s'il ne revient pas en temps voulu après avoir obtenu la permission, le capitaine peut requérir l'assistance de la police pour le forcer à faire son service (art. 75 des Codes maritimes scandinaves) (2).

§ 5. — *Constatation du Contrat. — Le Rôle d'équipage*

Une fois le navire armé administrativement, les arrangements intervenus entre le capitaine et les hommes sont valablement constatés par le rôle, c'est-à-dire par l'acte public de la constitution de l'équipage dressé par l'administrateur. Celui-ci, en même temps et parce qu'il est le magistrat de l'exécution

1. Autran, VIII, 547.

2. Beauchet. *Les Lois Maritimes Scandinaves*, p. 73.

du contrat, devient le notaire obligatoire des parties.

Le rôle d'équipage fait la preuve complète de toutes les clauses du contrat d'engagement. L'article 250 du Code de commerce admet, il est vrai, que ces clauses peuvent être prouvées par écrit à défaut de rôle, mais, si l'on considère les raisons d'ordre supérieur qui rendent exigible la rédaction du rôle (nécessité de sanctionner énergiquement les obligations des matelots ; intérêt de l'Etat à connaître les conditions stipulées par les contractants), on se demande à quel mobile obéiraient l'armateur et les marins en omettant de faire figurer au rôle ou d'y annexer certaines de leurs conventions. Ces dernières, ainsi soustraites à la connaissance de l'administration, ne sauraient guère avoir d'autre but qu'une atteinte à l'ordre public ou à l'intérêt de l'Etat représenté par la Caisse des Invalides et devraient, comme telles, être déclarées non écrites (1). Il est admis toutefois que les conditions commerciales de l'engagement du capitaine ne figurent pas au rôle.

Le rôle d'équipage se compose de deux feuilles, soit quatre pages, du format raisin (0, 46 × 0, 31). En tête

1. A l'appui de cette opinion, on peut invoquer le jugement suivant du tribunal de commerce de Boulogne-sur-Mer, en date du 9 novembre 1886. « Le rôle d'équipage fait foi des conventions passées entre l'armateur et les marins ; toute convention verbale, comme toute contre-lettre antérieure ou postérieure audit rôle qui n'a pas été portée à la connaissance de l'autorité compétente et inscrite sur le rôle lui-même, est absolument dépourvue de valeur juridique. »

de la première page figurent le nom et les spécifications du navire (tonnage, jauge nette, force de la machine en chevaux, noms du propriétaire, de l'armateur et du capitaine, date de la dernière visite); plus bas, on inscrit sommairement les conditions de l'engagement, à moins que l'on ne renvoie à une feuille de conditions générales ou particulières d'embarquement annexée au rôle.

Chaque homme a sur le rôle une case individuelle où sont inscrits ses nom, prénoms, lieu et date de naissance, quartier et numéro d'inscription, son grade à l'Etat, ses fonctions à bord et ses salaires. On y mentionne, s'il y a lieu, les apostilles des paiements faits en cours de voyage et les diverses circonstances (débarquement, décès, entrée à l'hôpital) qui exercent une influence sur la quotité ou le paiement des salaires. Ces cases occupent le bas de la première page, et les pages 2 et 3, plus les intercalaires nécessaires.

Le capitaine signe sur le rôle une formule de soumission par laquelle il s'engage à observer en tous points les lois et règlements relatifs au rôle d'équipage et à l'engagement des gens de mer.

A la quatrième page du rôle, un espace est ménagé pour l'arrêté de comptes, ou liquidation, qui sera fait, au désarmement, des sommes revenant à la Caisse des Invalides, à la Caisse de Prévoyance et de celles restant dues aux marins eux-mêmes.

Sur la deuxième partie de la quatrième page, les administrateurs ou les consuls apposent leurs visas

d'arrivée et de départ du navire aux escales et constant, d'après la déclaration du capitaine, la provenance ou la destination du navire et l'effectif du personnel présent à bord.

Le rôle est dressé en double exemplaire : l'un, dit rôle de bureau, reste à l'Inscription maritime du port d'armement ; l'autre, le rôle de bord, est remis au capitaine ; ce sont même deux rôles différents plutôt que deux exemplaires du même rôle. Pendant le voyage, toute mutation doit être mentionnée au rôle de bord et notifiée par l'administrateur ou le consul du port où elle a lieu à l'administrateur du port d'armement qui la reporte sur le rôle de bureau ainsi tenu à jour (ou qui devrait l'être). C'est d'après les indications du rôle « bureau », qui sert, peut-on dire, de « rôle de perception », que les décomptes sont opérés ; c'est le seul titre fiscal d'encaissement du trésorier des Invalides.

La quatrième page du rôle-bureau relate en somme : 1° la revue d'armement ; 2° la revue de désarmement, et, dans une deuxième partie, le décompte *général* des droits d'invalides et salaires, résumé des décomptes individuels opérés dans chacune des cases nominatives des hommes ayant fait partie de l'équipage : c'est un état comptable récapitulatif.

Cet important document est le titre authentique de la constitution de la société spéciale de l'équipage et de son régime particulier ; dès qu'il est dressé, les conventions intervenues entre les parties devien-

nent obligatoires, le marin ne peut plus se soustraire à son engagement, par contre le capitaine ne peut plus le congédier sans cause valable, sous peine d'être condamné à lui payer des dommages-intérêts sur sa fortune personnelle.

Le commissaire général Fournier énumère ainsi les différents caractères du rôle : c'est, dit-il :

1° Le contrat définitif civil des individus embarqués et le compte courant de leurs créances envers l'armement ;

2° Le supplément aux registres de l'état civil pour les naissances et les décès qui peuvent se produire à bord ;

3° Le mémorial des faits purement civils constatés par le capitaine comme magistrat civil (testaments, découverte de papiers privés) ;

4° Un moyen important de l'administration du recrutement par l'Inscription maritime ;

5° Un moyen de police générale, au même titre que le livre des voyageurs tenu par les hôteliers ;

6° Un titre international, dont l'absence ou l'irrégularité peuvent faire considérer le bâtiment comme pirate ;

7° Une preuve de la nationalité de l'équipage pouvant devenir la preuve de la neutralité du navire ;

8° Le titre du capitaine comme mandataire civil légal des propriétaires pouvant engager ceux-ci sans mandat écrit dans les termes de l'article 216 du Code de commerce ;

9° Enfin le titre des droits réciproques acquis par

la Caisse des Invalides et par les marins, par suite de la navigation de ceux-ci à bord du bâtiment.

Lois étrangères. — *Angleterre.* — L'article 253 du Merchant Shipping Act détermine l'objet et le contenu d'une pièce nommée *list of the crew* (liste de l'équipage) ; ce document contient des dispositions analogues à celles de notre rôle d'équipage.

Allemagne. — La législation allemande prescrit la rédaction d'un rôle d'équipage semblable au nôtre ; elle exige, de plus, qu'il soit délivré à l'homme, au moment de la conclusion du contrat, un titre, appelé acte d'engagement, qui contient : 1° le nom du navire ; 2° l'indication du service auquel sera affecté le marin ; 3° l'indication du voyage et de la durée du contrat ; 4° le montant du salaire ; 5° la date et le lieu de la revue d'embarquement (art. 27, loi du 7 juin 1902 sur les gens de mer).

Hollande. — Comme en France, les conditions de l'engagement sont constatées par le rôle d'équipage ; l'inscription au rôle se fait devant le fonctionnaire à ce désigné par l'autorité compétente (art. 395 et 396, Code com. néerlandais). Les obligations réciproques du capitaine, des officiers et des gens de l'équipage commencent dès le moment où ils sont inscrits au rôle (art. 399).

Suède. — Quand un marin est engagé, dit le Code maritime suédois (art. 70 et 71) (1), il doit être inscrit au commissariat maritime. Il reçoit du capitaine

1. Autran, VII, 239.

un livret-contrat sur lequel sont inscrits les renseignements sur les routes parcourues, le temps du service à bord et les gages convenus.

Il y a dans cette remise à l'homme d'un document détaillé, quelque chose d'analogue à la délivrance de « l'acte d'engagement » de la loi allemande.

Grèce. — En Grèce, contrairement à ce qui a lieu dans les pays précédents, le contrat d'engagement peut se prouver par tous les moyens. Un arrêt de la Cour d'appel d'Athènes de 1886 le constate en ces termes : « L'article 250 du Code de commerce, dit l'arrêt, portant que les conditions d'engagement du capitaine et des hommes d'équipage d'un navire de commerce peuvent être constatées par les conventions des parties, sans rien spécifier, ces conditions peuvent se prouver *par tous les moyens* admis en matière commerciale (1). »

§ 6. — *Effets et fonctionnement du contrat d'engagement (Renvoi aux chapitres suivants)*

En vertu du contrat d'engagement, les matelots s'obligent à fournir leurs services à l'armateur pendant la durée du voyage. Cette obligation va de soi et le Code ne la mentionne même pas ; il ne contient, quant aux obligations des matelots, qu'une disposition, celle de l'article 251, en vertu de laquelle les

1. Autran, II, 459.

matelots ne peuvent sous aucun prétexte charger pour leur compte des marchandises sur le navire.

En retour des services que lui promettent les gens de l'équipage, l'armateur s'engage à pourvoir à leurs besoins pendant la traversée, à leur payer leurs salaires et à les rapatrier au cas où ils viendraient à débarquer à l'étranger.

Nous ne faisons que mentionner pour ordre ces effets du contrat d'engagement dont il sera fait un examen détaillé dans la suite.

§ 7. — *Fin du Contrat*

Le contrat d'engagement peut prendre fin de plusieurs façons :

- 1^o Par le désarmement administratif ;
- 2^o Par cas fortuit ;
- 3^o Par le fait de l'armateur (rupture du voyage ou congédiement du marin) ;
- 4^o Par le fait du matelot ;
- 5^o Par le débarquement d'office.

A. — *Fin par le désarmement administratif*

Nous avons vu que le rôle d'équipage n'a qu'une durée limitée, à l'expiration de laquelle l'administrateur, ou le consul du port où se trouve le navire procède au désarmement administratif (1).

1. Le rôle qui a un an de date n'est pas périmé de droit ; il dure jusqu'à ce que l'administration le remplace après l'avoir

Cette formalité consiste : 1° dans la comparution de l'équipage tel qu'il est alors composé : c'est ce qu'on appelle la revue de désarmement ; 2° dans le décompte des salaires acquis par chacun des hommes inscrits au rôle ; 3° dans l'évaluation des sommes dues à la Caisse des Invalides et à la Caisse de Prévoyance.

Le désarmement est la fin collective de l'engagement ; les formalités qui l'accompagnent peuvent aussi mettre fin à un engagement isolé, au cas, par exemple, où un homme est débarqué en cours de voyage ; il y aura même lieu de procéder, quant au remplaçant de cet homme, aux formalités de la revue d'armement.

B. — *Fin par cas fortuit*

L'engagement étant un louage de services, le propriétaire empêché, par cas fortuit, de recueillir les avantages que le contrat devait lui procurer, cessera d'être tenu, à dater du jour où il ne jouit plus des services du marin, des obligations que le contrat lui imposait.

Le cas fortuit peut affecter le navire ou le matelot.

retiré. Donc, le bateau qui a continué à naviguer avec un rôle de plus d'un an n'est en rien fautif. Le désarmement annuel n'est qu'une simple mesure fiscale (l'établissement d'un rôle donne lieu en effet à l'imposition de taxes diverses).

Toutes les fois que, par suite d'un cas fortuit, le navire ne peut entreprendre ou continuer le voyage, on applique les principes généraux relatifs à l'obligation de payer les salaires : cette obligation cesse à partir du jour où s'est produit le cas fortuit (1).

Renvoyant, pour les détails, aux ouvrages de droit maritime commercial, il suffira d'énumérer les divers cas fortuits qui peuvent se présenter ; ce sont : la perte du navire, sa prise par des pirates ou sa déclaration d'innavigabilité (art. 258, Co.), l'interdiction de commerce et l'arrêt du prince (art. 253). Remarquons que l'arrêt du prince dissout le contrat seulement lorsqu'il se produit avant le voyage commencé ; s'il intervient pendant le voyage, le contrat subsiste, solution commandée par l'intérêt commun des matelots et de l'armateur.

Les cas fortuits affectant la personne du matelot sont : la maladie (art. 262, 263 et 264 Co.), la réduction en captivité par l'ennemi ou les pirates (art. 266 à 269) et la mort (art. 265). Nous ferons, dans le chapitre suivant, une étude des conséquences produites par la maladie du matelot en ce qui concerne les salaires.

1. Il en est spécialement ainsi lorsque la rupture du voyage a eu pour cause la grève des matelots engagés et que l'armateur, qui ne pouvait faire voyager son navire avec un équipage insuffisant, s'est trouvé dans l'impossibilité de remplacer par d'autres les matelots qui refusaient le service (Trib. civ. de Boulogne-sur-Mer, 16 avril 1901).

C. — *Fin du contrat par le fait de l'armateur*

Par application des principes généraux du droit, l'armateur peut congédier l'homme qu'il a engagé sauf à lui allouer des dommages-intérêts représentant la perte des avantages due à la rupture du contrat. Le Code de commerce (art. 250 et 252) a même fixé le quantum de ces dommages-intérêts.

L'armateur peut mettre fin au contrat de deux manières : par la rupture du voyage et par le congédiement.

a) Rupture du voyage. — C'est pour l'armateur un droit absolu que de renoncer au voyage projeté. Des nouvelles commerciales imprévues, désastreuses, sont-elles par exemple venues bouleverser ses plans, c'est bien le moins qu'il puisse ne pas courir à une perte certaine ; il eût été injuste de gêner sa liberté d'action en lui imposant de trop grandes pertes. D'autre part il ne faut pas sacrifier les droits des matelots auxquels on ôte à l'improviste le moyen de gagner leur pain.

Il ressort de l'article 252 du Code de commerce que les dommages-intérêts alloués aux matelots sont plus considérables quand la rupture se produit après le voyage commencé que quand elle se produit avant. D'autre part les matelots engagés au voyage sont, en cas de rupture du voyage commencé, mieux traités que les matelots engagés au mois.

b) *Congédiement*. — Il convient, pour étudier cette cause de rupture du contrat, de distinguer, avec M. Desjardins, quatre cas distincts :

1° *Avant la confection du rôle*. — Pendant cette période le contrat existe déjà, puisqu'il se forme par simple accord des volontés, et le matelot ne devrait être congédié qu'avec indemnité et pour cause valable. On décide le contraire en pratique.

2° *Congédiement après la clôture du rôle et avant le voyage commencé*. — Le capitaine a, dans ce cas, le droit de congédier le marin sans avoir à prouver aucun fait répréhensible. D'autre part le matelot peut réclamer le tiers de ses gages à titre d'indemnité (1) s'il prouve qu'il a été congédié sans motif ; s'il ne fournit pas cette preuve il n'obtiendra que le montant des journées employées à l'équipement du navire, montant qu'il peut d'ailleurs exiger même au cas où l'indemnité du tiers de ses gages lui est acquise.

3° *Congédiement pendant le voyage sur les côtes de France*. — Dans cette troisième éventualité, l'indemnité est fixée, quand il y a lieu, à la totalité du loyer et aux frais de retour.

4° *Congédiement à l'étranger ou aux colonies*. —

1. Remarquons que le matelot reçoit une somme ayant le caractère d'une *indemnité*, non d'un *salaire*. C'est pourquoi l'examen des conséquences pécuniaires de la rupture du contrat figure dans ce chapitre et non dans le suivant consacré aux salaires.

En prévision de ce cas, l'ordonnance de 1784 (Titre XIV, art. 3) disposait : « Ne pourront lesdits capitaines et maîtres congédier pendant le voyage et débarquer aucun des gens de l'équipage sans cause valable, *à moins que lesdits gens de mer n'y consentent librement* ; et il ne pourra être donné congé sans la permission du commissaire des classes dans les ports du Royaume et des colonies, ou des consuls dans les ports étrangers, à peine de 300 livres d'amende pour chaque homme débarqué sans permission. » Cette nécessité du consentement du marin créait des difficultés sérieuses : ainsi, un matelot malade, au risque de contaminer tout l'équipage, ne pouvait être débarqué que s'il y consentait.

Actuellement, l'article 270 accorde au matelot débarqué à l'étranger sans motif valable une indemnité égale à la totalité des loyers plus les frais de retour ; le débarquement lui-même est subordonné à l'autorisation de l'administrateur ou du consul.

Le marin, dans tous les cas où une indemnité lui est due, est tenu de faire valoir son droit au moment du règlement de ses salaires, en présence de l'administrateur, sinon il est présumé avoir accepté son congédiement et ne peut plus en conséquence réclamer une indemnité (Ainsi jugé, Cour d'appel d'Aix, 15 nov. 1899) (1).

Lois étrangères. — *Allemagne.* — La loi allemande sur les gens de mer décide que les délais de

1. Autran, XV, 751.

congédiement et les autres dispositions sur les délais relatifs à la résiliation du contrat d'engagement doivent être *les mêmes* pour les deux parties contractantes. En cas de convention contraire, l'homme d'équipage peut revendiquer le bénéfice du délai ou de la disposition profitant à l'autre partie (art. 27, loi du 7 juin 1902).

C'est très sagement que la même loi prévoit en ces termes un motif tout particulier de congédiement : « Le capitaine peut congédier l'homme d'équipage avant l'expiration du temps de service, lorsque cet homme est atteint d'une maladie vénérienne qui peut être un danger pour les autres personnes se trouvant à bord » (art. 70).

Si l'homme d'équipage est impropre au service pour lequel il s'est engagé, il peut être congédié, tant du moins que le voyage n'est pas commencé.

Italie. — L'article 542 du Code de commerce italien, analogue aux dispositions en vigueur chez nous, décide que le capitaine peut toujours congédier le matelot avant le terme de l'engagement et sans avoir à prouver aucun fait répréhensible, mais il est tenu de lui délivrer un congé et de le pourvoir des moyens de se rapatrier, ou de lui procurer un embarquement sur un autre navire faisant voile pour le pays. Le marin congédié sans juste motif a droit, outre le paiement pour les services rendus, à une indemnité équitable.

Il n'y a pas lieu à cette allocation si le congédiement se produit avant la clôture du rôle d'équipage.

Pays scandinaves. — Signalons que les Codes suédois, danois et norvégiens, identiques sur ce point comme sur beaucoup d'autres, prévoient, comme la loi allemande, que le marin atteint de maladie vénérienne ou devenu pour longtemps impropre au service pourra être congédié immédiatement (art. 90).

D. — *Fin du contrat par le fait du matelot*

Le Code de commerce ne contient aucune disposition relative à cette éventualité, mais les principes conduisent à décider que le matelot n'a plus droit à ses loyers du jour où il n'exécute plus ses obligations et que, de même que l'armateur qui rompt le contrat par son fait ou par sa faute lui doit des dommages-intérêts, il est passible lui-même de dommages-intérêts envers l'armateur. Si la rupture du contrat est délictueuse (désertion), le matelot est passible de peines correctionnelles (voir chapitre V). Il y a lieu au paiement de simples dommages-intérêts quand le contrat est rompu par la commune volonté des parties.

Le matelot a toujours droit au rapatriement si le contrat prend fin à l'étranger. L'homme eût-il tous les torts, l'armateur n'en est pas moins obligé envers l'Etat à le ramener en France, hors le cas de désertion toutefois.

Les lois scandinaves, plus explicites sur ce point que la nôtre, disposent que le marin a le droit d'obtenir son congé quand le navire est innavigable, ou quand il est vendu à un étranger ou cesse autrement d'être suédois (danois ou norvégien). Le marin peut encore obtenir son congé s'il prouve : 1° que le capitaine s'est livré sur lui à des voies de fait graves ; 2° ou ne l'a pas protégé contre de pareilles voies de faits exercées contre lui, à bord, par d'autres personnes ; 3° ou enfin lui a refusé une nourriture convenable (art. 86, 87 et 88 des Codes maritimes scandinaves).

La loi allemande du 7 juin 1902 autorise de même l'homme d'équipage à demander son congé :

1° Quand le capitaine s'est rendu coupable d'une grave infraction à ses obligations vis-à-vis de lui, notamment en le maltraitant ou en tolérant de mauvais traitements de la part des autres personnes de l'équipage, en lui retenant sans raison des aliments ou des boissons ou en lui distribuant des vivres gâtés.

2° Quand le navire change de pavillon.

E. — *Fin du contrat par le débarquement d'office.*

C'est là un mode de rupture très particulier et ordinairement passé sous silence. Il implique le refus opposé par le capitaine à une demande de débar-

quement des matelots ou une opposition de ceux-ci à un congédiement signifié par le capitaine.

1^o *Demande d'un matelot.* — On a vu que l'équipage est tenu envers l'armement de deux manières : a) par un lien de droit civil découlant du louage de services ; b) par un *lien spécial* superposé au premier lien, emportant obligation absolue d'exécution, que l'autorité maritime a créé par l'inscription de l'embarquement au rôle et qu'elle seule peut dénouer par le débarquement.

Si le premier lien est rompu par la volonté commune des parties ou par un jugement, l'autorité maritime doit rompre également le lien superposé qui ne peut subsister qu'avec l'obligation civile elle-même. Mais, dit M. Fournier, celle-ci continuant d'exister, même avec la confirmation d'une décision judiciaire, *l'autorité maritime n'aurait pas moins le droit de rompre le second lien*, c'est-à-dire de procéder au débarquement, si un *intérêt d'ordre public* lui paraissait rendre cette mesure nécessaire. L'ordre serait troublé à bord et la sécurité de la navigation compromise (et ce sont là deux choses dont l'autorité maritime est responsable), si, un matelot demandant la résiliation du contrat, le capitaine s'y refusait obstinément et sans motifs.

Indiquons dès à présent qu'on trouverait peut-être là une solution méritant d'être généralisée en cas de conflits avec l'armement ; le matelot, au lieu de faire grève, ce qui, nous le verrons, lui est interdit, supprimerait toute difficulté en demandant son débar-

quement, en faisant valoir que le contrat n'a pas été strictement respecté par l'armateur ou en se fondant sur ce que l'exécution en serait impossible par suite de l'innavigabilité du navire, de l'insuffisance de l'équipage, etc.

2° *Demande du capitaine ou de l'armateur.* — Si le débarquement du marin est provoqué par l'armement l'autorité maritime doit toujours l'accorder, car l'ordre public n'est jamais intéressé au maintien d'un homme à bord. Le matelot débarqué conserve son droit à des dommages-intérêts.

Dans tous les cas, l'administrateur doit, selon la mission générale qui lui est confiée, s'efforcer de concilier les parties en présence, et ne pas accorder le débarquement à la légère et sans avoir fait entendre ses observations.

Par application du principe de la liberté du contrat d'engagement, les conditions générales d'embarquement de la Compagnie des Messageries Maritimes contiennent plusieurs dispositions relatives aux éventualités qui amènent la rupture du contrat. C'est ainsi que « pour les engagements à temps ou pour la durée du rôle, si le contrat expire ailleurs qu'à Marseille, les hommes devront y reconduire le navire à moins qu'il ne reçoive une autre destination, auquel cas ils seront rapatriés à Marseille par la Compagnie. Si le navire est en station, les hommes devront attendre sur place leurs remplaçants ».

« Les hommes qui veulent demander leur débar-

quement devront faire leur demande dans les quarante-huit heures de l'arrivée du navire à Marseille, à défaut de quoi ils seront tenus de faire le voyage suivant. Les capitaines ont à prévenir dans le même délai les hommes qu'ils désirent débarquer. Pour les voyages de huit jours au plus, l'avis de débarquement devra être formulé, de part et d'autre, vingt-quatre heures avant le départ. Le débarquement s'effectuera vingt-quatre heures après l'arrivée à Marseille ». Toutefois, étant donné les motifs d'ordre public (maintien de l'ordre à bord, sécurité de la navigation) sur lesquels repose le débarquement d'office, il semble que l'autorité maritime ne pourrait guère refuser d'accueillir la demande du matelot, celle-ci fût-elle formée plus de quarante-huit heures après l'arrivée ou moins de vingt-quatre avant le départ. Il n'y a dans ce délai qu'une règle d'ordre intérieur dont l'autorité maritime n'a pas à assurer l'observation.

Les mêmes conditions générales stipulent que « les hommes qui se seront absentés du bord sans permission pendant le séjour à Marseille et qui n'auront pas répondu à l'appel la veille du départ, pourront être débarqués à la seule demande du capitaine, sans préjudice de l'application de la peine disciplinaire encourue par eux ; à défaut de la demande du capitaine, l'engagement subsistera ». L'autorité maritime saisie de la demande du capitaine, nous le savons, ne peut qu'y faire droit, car l'ordre public n'est jamais intéressé au maintien d'un homme à bord ; cette disposition des conditions générales n'appelle donc pas la même réserve que ci-dessus.

Cas où le contrat prend fin à l'étranger.

Le rapatriement

Dans tous les cas où le contrat d'engagement prend fin à l'étranger, l'armateur doit rapatrier le matelot ; cette obligation n'est pas éteinte par le fait que le contrat aurait été rompu par la faute du matelot.

Une distinction s'impose entre le rapatriement et la conduite. Le rapatriement s'entend du transport du marin depuis le pays étranger où l'engagement a pris fin jusqu'au port d'armement du navire. Il reste à ramener le marin de ce dernier point jusqu'à son quartier d'inscription ; c'est la conduite.

Le rapatriement est d'une utilité essentielle pour l'Etat ; un matelot, laissé à l'étranger, risque d'être perdu pour l'Inscription maritime, et l'Etat ne doit donc négliger aucun élément de sa puissance militaire. La conduite est moins indispensable pour lui ; aussi, tandis que le décret du 4 mars 1852 déclarait d'ordre public le rapatriement *et* la conduite, le décret du 22 septembre 1891 a retiré ce caractère à la conduite (1).

1. Un décret simple a donc modifié un décret-loi ; mais nous avons vu que ces irrégularités sont fréquentes en matière de législation maritime. La véritable raison d'être de cette disposition est que la conduite est utile à l'homme, si elle est indifférente pour l'Etat ; quand celui-ci a sauvegardé son intérêt, il se soucie peu du reste.

Au premier abord, l'ordre public étant en jeu, on comprendrait que le rapatriement fût assuré aux frais de l'Etat. Ce n'est pas ce qui a lieu. En fait, celui-ci avance les frais, mais seulement quand les intéressés n'y ont pas pourvu eux-mêmes. Ces frais ne restent pas pour cela à la charge du Trésor qui possède une action en remboursement contre l'auteur réel de la dépense, que cet auteur responsable soit le rapatrié lui-même ou l'armateur ; ce dernier cas est l'hypothèse normale ; il est admis, en effet, que l'employeur est tenu de rendre l'ouvrier tel qu'il l'a reçu, l'engagé doit être remplacé dans les conditions où il a été pris, d'où cette conséquence que le rapatriement incombe à l'armateur.

Dans l'exercice de son action en remboursement, l'Etat fait valoir un droit qui lui est propre car il a rapatrié le matelot dans l'intérêt public. Il n'exerce donc pas l'action du matelot ; on ne peut pas invoquer contre lui les exceptions opposables à celui-ci, ni la prescription d'un an de l'article 433 du Code de commerce ; inversement, l'Etat ne saurait se prévaloir du privilège qui garantit le paiement des sommes dues au marin.

On a vu que, lorsque le Trésor fait l'avance des frais nécessaires, la charge ne lui en incombe pas toujours. Qui supporte donc définitivement les frais ?

Pour répondre à cette question, on distinguera quatre catégories parmi les causes qui ont pu motiver le débarquement à l'étranger :

1^o Le débarquement est-il dû à un cas de force

majeure ? Les frais incombent à l'armement ; jusqu'à concurrence, s'il s'agit d'un naufrage, de la valeur du produit des débris et du fret des marchandises sauvées ;

2° Le débarquement a-t-il été causé par un délit ou quasi-délit de l'armateur ou du capitaine ? L'auteur du délit ou du quasi-délit reste responsable des conséquences de son fait ;

3° Le délaissement à l'étranger est-il la conséquence d'un délit ou quasi-délit de l'homme ? Le rapatriement est alors à sa charge, et comme le marin est ordinairement sans ressources, le rapatriement lui étant dû même dans ce cas, les frais en incombent au Trésor en définitive ;

4° Le débarquement est-il opéré à la suite d'une convention de gré à gré entre les parties ? Le consul, devant qui celles-ci ont dû se rendre, n'autorise le débarquement que dans des conditions qui sauvegardent l'intérêt de l'Etat, c'est-à-dire où l'une des parties a, non seulement pris à sa charge, mais encore assuré le rapatriement ;

5° Le rapatriement reste aux frais de l'Etat dans le cas spécial où les hommes, ayant commis un délit grave à l'étranger, sont ramenés en France pour y être jugés. Sont-ils condamnés ? Le rapatriement leur incombe à titre de frais de justice (le recouvrement en est d'ailleurs impossible car les hommes sont insolvables) ; sont-ils acquittés ? Le rapatriement est définitivement à la charge du Trésor.

Le Rapatriement en Angleterre (Leaving Seamen

abroad). — Le capitaine anglais qui congédie un marin à l'étranger, indépendamment du paiement des salaires auxquels le marin aura droit, devra également (art. 186, Merch. Sh. act) :

a) Soit lui procurer un emploi équivalent à bord de quelque autre navire britannique à destination du port « des domaines de Sa Majesté » dans lequel il a été primitivement embarqué ou d'un port du Royaume-Uni agréé par le marin ;

b) Soit lui fournir les moyens de le renvoyer à l'un desdits ports ;

c) Soit lui procurer son rapatriement ;

d) Soit déposer aux mains de l'agent consulaire ou de négociants désignés, la somme jugée nécessaire par ceux-ci pour faire face aux dépenses de son entretien et de son rapatriement.

CHAPITRE II

Les Salaires

Ce chapitre, consacré aux salaires dans la marine marchande, comporte une division naturelle en deux sections ; la première étudiera la réglementation des salaires (mode de paiement, salaires dus en cas de maladie, insaisissabilité, confiscation des salaires des déserteurs, etc.) ; dans la seconde, nous nous efforcerons d'établir quel est le montant du salaire dans les différents ports et dans les différentes compagnies françaises et étrangères.

SECTION I

La Réglementation du Salaire

Il est de principe que les marins ont droit à leurs salaires pour toute la période pendant laquelle ils ont fourni leurs services (1).

1. On sait déjà qu'en cas de rupture du contrat d'engagement, s'il est dû parfois des dommages-intérêts au matelot,

Le point de départ de cette période n'est pas toujours aisément déterminé. Dans certaines maisons d'armement, l'homme reçoit des salaires à partir du jour où il arrive à bord ; chez d'autres, seulement à compter du jour du départ du navire, si bien que, dans ce dernier cas, le marin se trouve travailler sans solde pendant quelque temps. On conçoit que les besoins du trafic, trompant les prévisions de l'armateur, obligent celui-ci à retarder le départ, mais il convient d'éviter que ce cas fortuit porte un préjudice excessif au matelot ; c'est pourquoi l'Inscription maritime s'efforce d'obtenir l'insertion dans les conditions d'engagement d'une clause stipulant en substance que : « Les salaires compteront du jour du départ ; en cas de retard les hommes auront droit à leurs salaires à compter du septième jour qui en suivra la date primitive ». La perte du marin est donc limitée à un forfait de sept jours de salaires.

Toute prolongation du voyage donne lieu à une augmentation de salaires, qu'elle soit due à la volonté de l'armateur ou à un cas fortuit.

L'abréviation du voyage résultant d'un cas fortuit donne lieu à une diminution de salaires. Si elle est volontaire de la part de l'armateur, les matelots engagés au voyage ont toujours droit aux salaires

sommes qui ont le caractère d'indemnité plus que celui de salaires proprement dits, les marins sont payés des services fournis jusqu'à la rupture ; cette dernière sorte d'allocation est bien un salaire. C'est là une application du principe dont il s'agit.

convenus. Aux hommes engagés au mois, on applique, comme au cas de rupture du contrat, l'article 252-4° du Code de commerce : ils reçoivent leurs loyers stipulés pour le temps qu'ils ont servi, et en outre, à titre d'indemnité, la moitié de leurs gages pour le reste de la durée du voyage en vue duquel ils étaient engagés.

Réservant à la section II les questions relatives à la quotité des salaires, nous commencerons par l'étude des règles selon lesquelles le paiement en est effectué. Après avoir examiné les éventualités de paiement à l'étranger, versement d'avances, etc., nous examinerons la situation faite, au point de vue pécuniaire, au matelot tombé malade pendant le voyage ou blessé au service du navire ; nous verrons ensuite quelles sont les mesures ayant pour but d'assurer l'exactitude et la régularité des paiements entre les mains de l'ayant droit. Dans ce dernier ordre d'idées, nous aurons à traiter tout spécialement de l'insaisissabilité *totale* qui protège les loyers des gens de mer et des exceptions apportées à cette insaisissabilité, notamment en ce qui concerne les salaires du déserteur.

§ 1. — *Paiement des salaires. — Ses formes*

La réglementation des salaires des gens de mer s'inspire d'un double objet ; mettre le marin en garde contre un entraînement inconsidéré à la prodigalité,

donner à la Caisse des Invalides le moyen d'opérer, sur les loyers dûs aux matelots, les retenues réglementaires, gages de la pension qu'elle leur servira plus tard. Pour ces deux raisons, le paiement libératoire ne peut avoir lieu qu'en présence de l'administrateur. Une déclaration du roi du 18 décembre 1728 le stipulait déjà en ces termes : « Ils (les capitaines) ne pourront aussi, à peine de 60 livres d'amende, donner auxdits matelots aucun acompte sur leurs loyers dans lesdits pays étrangers, ni dans les ports de notre Royaume, terres et pays de notre obéissance où ils iront faire commerce, ou dans lesquels ils relâcheront, à moins que ce ne soit, dans lesdits pays étrangers, du consentement des consuls, vices-consuls ou autres personnes chargées des affaires de notre marine dans lesdits pays, et, dans les ports de notre Royaume, terres et pays de notre obéissance, de celui des officiers des classes. »

Assistons d'abord au paiement normal, en fin de voyage ; nous passerons plus tard aux hypothèses particulières (paiement à l'étranger, avances, etc.).

Non seulement le paiement est effectué en présence de l'administrateur, mais il ne peut être effectué autrement (1), au moins en ce qui concerne les

1. Valin le constatait dans le passage suivant : « Les matelots ne touchent plus leurs loyers en quelque cas que ce soit, que dans le lieu de leur domicile. Suivant ce plan, lors du désarmement, et après que l'équipage a passé en revue devant le commissaire aux classes, le décompte se fait d'un chacun en présence du commissaire. » (Liv. III, T. IV, art. 10).

salaires au mois et au voyage ; on a vu que les hommes engagés à la part déclarent simplement devant l'administrateur qu'ils ont été payés.

C'est là, dit M. Fournier, une mesure d'ordre public à laquelle, par surcroît, les armateurs acquiescent explicitement en signant la formule du rôle et qui résulte des textes combinés de l'arrêt du 19 janvier 1734, et des ordonnances du 31 octobre 1784, du 1^{er} novembre 1745 et du 9 octobre 1837, déclarées d'ordre public par le décret-loi du 4 mars 1852. C'est par le paiement en sa présence que le commissaire peut soutenir le marin dans sa résistance à des retenues ou des saisies irrégulières, agir utilement sur lui pour qu'il fasse bon emploi de son pécule, pour qu'il en envoie la plus grande partie à sa famille, etc. Hors le cas d'urgence, la loi (ordonnance du 1^{er} novembre 1745, déclarée d'ordre public par le décret-loi du 4 mars 1852) prononce la nullité des paiements effectués hors de la présence de l'autorité maritime(1); elle fait de même à l'égard des obligations souscrites

1. La déclaration royale du 18 décembre 1728 et l'arrêt du Conseil du 19 janvier 1734 disposent que le paiement doit avoir lieu devant le représentant de l'autorité ; mais ces textes prévoient le cas où le marin se trouve dans un port autre que son port d'armement ; que décider si les paiements ont lieu dans cette dernière localité ?

Les textes précis font défaut, mais un jugement du tribunal de commerce de Saint-Valéry-en-Caux, daté du 2 février 1886, résout la question en prononçant la nullité des paiements effectués en dehors de la présence de l'autorité maritime même au port d'armement du navire (Austran, II, 233).

en cours de voyage (disposition peu appliquée en fait et qui subsiste surtout à titre de menace).

En somme, les règles relatives au paiement des salaires peuvent se résumer ainsi :

1° Le paiement a lieu en présence de l'administrateur de l'Inscription maritime ou de son délégué en France et dans les colonies ;

2° Les salaires des matelots non débarqués en cours de voyage sont payables à chaque renouvellement de rôle et non pas seulement au retour définitif ;

3° Quand le marin est débarqué en cours de voyage, ses salaires lui sont dûs mais ne doivent lui être payés qu'en présence de l'autorité ; strictement il ne devrait les recevoir qu'en France.

4° Les salaires dûs à un matelot *absent* à l'époque du paiement sont *versés à la Caisse des gens de mer* où ils restent à sa disposition pendant trente ans, déduction faite des avances consenties pendant le voyage.

1. On sait que la période d'armement administratif prend fin lors du retour du navire en France. Ceci posé, on admet pourtant qu'un navire, armé au long cours, qui revient en France dans un autre port que le port d'armement, peut regagner cet autre port sans changer de rôle, ce voyage de port à port étant considéré comme cabotage. Pour éviter qu'au cas de perte de navire, pendant ce voyage de port à port, les salaires ne soient perdus, le règlement des salaires acquis aura lieu au port d'arrivée (En ce sens, Circulaire du 24 mai 1862).

L'ensemble des formalités dont s'accompagne le paiement constitue la *liquidation* des salaires ; cette liquidation, établie par l'administrateur est, d'après M. Fournier, la seule constatation de droit valable à l'appui soit d'une action judiciaire, soit d'une demande de privilège sur le navire ou sur le fret. Cette liquidation consiste à faire ressortir les droits respectifs de l'armement, des Caisses des Invalides et de Prévoyance et de chacun des hommes dont la revue d'armement a constaté la présence à bord, ou qui se sont engagés depuis : elle a lieu au moyen du rôle de désarmement qui n'est autre que le rôle d'équipage clos par la revue de désarmement et a pour éléments les décomptes de chacune des cases individuelles. Elle fait ressortir, d'une part, le montant des salaires restant à payer à chaque homme de l'équipage, de l'autre le montant des sommes à verser aux Caisses sus-mentionnées par l'armement, tant en son nom qu'en celui des marins. — Le rôle de désarmement ainsi établi est le titre d'après lequel on établira plus tard les droits du marin à la pension (1).

1. Remarquons ici que, si le paiement des salaires portés au rôle d'équipage ne peut avoir lieu valablement que devant l'administrateur, il en est autrement des allocations spéciales, dues par exemple pour heures supplémentaires accordées, en exécution du contrat du 21 août 1900. Ce règlement de compte peut avoir lieu en dehors de l'administrateur, puisqu'il ne donne lieu à aucune retenue au profit de la Caisse

Avances. — Il est d'usage que l'armateur verse aux matelots, lors de la signature du rôle, une certaine somme, ordinairement trois mois de salaires, pour les mettre en état de s'équiper avant le départ. Les créanciers du matelot ne peuvent exercer sur ces avances, en raison de leur caractère de première nécessité⁽¹⁾, aucune retenue pour dettes (à moins que le marin n'y consente), alors qu'ils le peuvent, sous certaines conditions, sur les salaires payés à la fin du voyage.

Le montant des avances demeure définitivement acquis au marin qui les touche à seule charge d'exécuter le louage de services convenu ; le manquement à cette obligation le rend passible de dommages-intérêts et des peines de la désertion. La dissipation des avances par le marin n'est pas toutefois un abus de confiance ; leur emploi en achats de vêtements et en subsides à la famille du marin n'est pas absolument obligatoire pour ce dernier, et, le fût-il, les

des Invalides. Le fait même que le marin, lors du paiement des salaires devant l'administrateur, n'a pas réclamé les sommes dues pour heures supplémentaires n'éteint pas son droit à les demander postérieurement à l'armateur.

Il faut noter que cette obligation de payer les heures supplémentaires résulte, non de l'engagement, mais du contrat de 1900. (Trib. de Com. de Marseille, 13 décembre 1900, Autran, XVIII, 78).

1. Les avances sont soumises aux retenues réglementaires au profit des Invalides et de la Caisse de Prévoyance.

conditions de l'abus de confiance ne seraient pas réunies, la remise des fonds n'ayant pas été faite en vertu de l'un des contrats spécifiés à l'article 408 du Code pénal (En ce sens, circulaire du 29 mai 1897).

Il reste néanmoins hors de doute que le marin qui a reçu des avances, est tenu de fournir les services convenus, mais cette obligation dérive-t-elle de l'établissement du rôle en présence des parties, ou ne devient-elle définitive que par l'apposition de la signature de l'administrateur sur ce document ?

Seule, a-t-on dit, cette signature rend l'engagement valable ; or, dans la pratique, l'équipage est enrôlé le matin par un délégué de l'administrateur, ce dernier signe ce rôle le soir seulement ; si entre temps, et après avoir touché ses avances, un homme se refuse à partir, l'enrôlement est, non seulement nul, mais inexistant, aucune action spéciale n'en résulte au profit de l'armateur pour le recouvrement de son déboursé.

Cette argumentation oublie que l'administrateur personnifie l'administration ; chacun de ses subordonnés autorisé par lui est, au même titre, l'émanation de la puissance publique. Peu importe, quant à la culpabilité du marin qui, nanti de ses avances, les dissipe et rompt son engagement, que la signature du chef du quartier ait été ou non donnée séance tenante, le matin ou le soir, voire le lendemain. La comparution devant le représentant du Département de la Marine, administrateur ou subordonné de cet officier ; le fait de passer la revue d'armement rend

l'engagement définitif ; le reste est pure formalité, c'est la constatation d'un fait préexistant et non la condition d'existence de ce fait.

Acomptes en cours de voyage. — Si le paiement a lieu, en principe, à la fin du voyage seulement, il est permis de stipuler que les matelots recevront des acomptes sur leurs salaires en cours de voyage. Ces acomptes ne sont pas remis de la main à la main par le capitaine au marin, ils ne doivent être versés que devant l'administrateur ou le consul.

Certains armateurs fixent, dans leurs conditions d'engagement, une certaine limite aux acomptes ainsi versés. Par exemple, dans les conditions générales de plusieurs maisons d'armement du port de Nantes, on relève cette clause : « L'homme ne pourra demander d'acomptes qu'après six mois de campagne et de six mois en six mois seulement ; le capitaine fera droit à sa demande, s'il le juge convenable, et lui versera au maximum 40 francs. »

Le versement d'acomptes est mentionné au rôle, comme tout événement affectant la situation pécuniaire du matelot. Dans le cas où l'administration et l'armateur ne seraient pas d'accord au sujet du montant des acomptes versés sur les salaires en cours de voyage, c'est le rôle de désarmement qui fait seul foi, car il n'appartient qu'à la Marine de fixer d'une manière authentique, d'après le rôle, les décomptes des salaires dûs aux marins (1).

1. Ainsi jugé : Tribunal de commerce du Havre, 19 décembre 1893 (Autran, X, 61).

Païement à l'étranger. — Le paiement des salaires à la fin du voyage (ou, avec plus de précision, lors du désarmement administratif) est une règle qui n'est absolue qu'en l'absence de conventions contraires toujours licites. On peut valablement stipuler que les salaires seront payés au cours du voyage à intervalles réguliers, non pas, encore une fois, pour être remis matériellement au marin, mais pour être versés, par traite, à la Caisse des gens de mer (1).

Cette faculté permet de protéger les marins contre des aléas sérieux. « En laissant le salaire des matelots jusqu'à la fin du voyage entre les mains de l'armateur, dit M. Vermond (2), on empêche les matelots de le dissiper, mais on les expose à le perdre dans le cas où, durant le voyage, l'armateur deviendrait insolvable ; la durée même du voyage augmente tout à la fois le risque de l'insolvabilité de l'armateur et le préjudice que causerait au matelot cette insolvabilité, à raison de l'accumulation des salaires à lui dûs. » On pourrait convenir que, toutes les fois que le navire toucherait un port, les loyers seraient réglés devant le consul ; mais cette convention, excellente pour les marins, serait mal vue des armateurs : ceux-ci, en effet, comptent payer le

1. Telle est du moins la règle mais, dans la pratique, les consuls autorisent, à l'occasion, des paiements manuels quand ils leur paraissent justifiés par des besoins réels (achats de vêtements, de produits du pays).

2. *Précis de droit maritime*, p. 118.

salaires des matelots avec le fret que le voyage doit leur procurer.

Sans décider, comme M. Vermond, que les salaires devraient être payés dans chaque port d'escale, la circulaire du 13 mai 1885 a modifié l'ancienne formule du rôle laquelle portait que les salaires ne pouvaient être payés qu'au désarmement. Le nouveau texte constate que les salaires sont payés en présence des administrateurs de l'Inscription maritime ou des consuls selon les cas ; c'est la reconnaissance du droit incontestable des équipages de stipuler, au moment de l'engagement, que leurs gages seront soldés à des échéances déterminées, même en pays étrangers, non pour être versés en leurs mains (voir ordonnance du 18 décembre 1728) mais pour être transmis à la Caisse des gens de mer et remis par son intermédiaire, soit aux intéressés, soit à leurs familles.

En dehors de cette hypothèse spéciale du paiement à l'étranger à échéances fixes, il faut prévoir le cas où un marin est débarqué à l'étranger, à titre individuel, et celui où le désarmement administratif se produit dans un port étranger. Comment les hommes seront-ils alors réglés de leurs salaires ?

Quand un marin est débarqué à l'étranger en cours de voyage, le montant des salaires acquis, déterminé par le consul, doit être déposé à la Caisse du consulat par le capitaine représentant l'armateur, pour parvenir au Département de la Marine par traite sur le Trésor. La délivrance d'une situa-

tion financière signée du capitaine et du consul permettra à l'homme d'être réglé de ses salaires à son arrivée en France.

Si le navire désarme à l'étranger, le consul est tenu d'exiger le versement à sa caisse du montant des salaires, par prélèvement sur le fret. Il le transmet en France par le même procédé en donnant avis à l'administrateur du quartier d'armement de l'envoi de la traite. Cette opération, pour des raisons qu'il serait trop long de développer, ne va pas parfois sans lenteurs ni complications.

Les instructions d'après lesquelles les consuls ne doivent pas remettre aux marins la totalité des salaires acquis, que ces marins soient en cours de voyage, qu'ils aient fait naufrage, ou bien qu'ils soient débarqués pour une cause spéciale, ont pour but : 1° d'éviter les désertions, le matelot se sentant retenu par la crainte de perdre le montant des salaires acquis ; 2° d'empêcher les marins de dépenser leurs salaires au loin ; 3° d'assurer le prélèvement des sommes nécessaires au service des délégations à la famille du marin ; 4° de retenir enfin le montant des dettes ayant fait l'objet d'une opposition régulière, c'est-à-dire certifiées par l'apostille de l'administrateur. Sur ce dernier point encore, il semble que les consuls n'observent pas toujours très exactement les instructions qu'ils ont reçues et paient les salaires sans vérifier suffisamment l'existence d'oppositions.

Signalons encore que le paiement à l'étranger peut être effectué en cas d'urgence par le capitaine,

sans intervention de l'autorité consulaire ; le capitaine est alors tenu de constater la nécessité où il se trouve par un procès-verbal qu'il produit au port de désarmement.

Enfin l'ordonnance de 1745 défend de rien prêter ou avancer aux gens de mer pendant le voyage. Ce texte n'annule pas seulement les prêts et avances, mais encore toutes les obligations contractées par les gens de mer durant le voyage envers un membre quelconque de l'équipage. On veut ainsi éviter que le capitaine prête de l'argent aux matelots sur sa fortune personnelle, soit par générosité, soit dans l'attente d'un intérêt peut-être usuraire.

Délégations. — Le matelot désireux de ne pas laisser les siens sans ressources pendant la totalité de son absence peut demander qu'une partie de ses salaires leur soit payée régulièrement au cours du voyage, de sorte qu'à la fin de celui-ci, lors du parfait paiement, il ne recevra que l'excédent ; on dit alors qu'il « délègue » une portion de ses salaires. C'est en somme là une exception à la règle d'après laquelle le paiement des salaires ne peut avoir lieu qu'à la fin du voyage.

A la revue de départ des navires de commerce, l'administrateur invite (1) les hommes de l'équipage à faire connaître la portion des salaires qu'ils entendent déléguer. Pour le capitaine, aucune limite n'est

1. Une décision ministérielle du 22 mars 1862 lui en fait même une obligation.

fixée à la quotité délégable ; la délégation des officiers ne peut s'élever à plus de la moitié de leurs gages, celle des hommes à plus du tiers (ces limites peuvent d'ailleurs être dépassées avec l'assentiment des armateurs). Mention de la quantité déléguée est immédiatement faite sur le rôle d'équipage.

Certains armateurs, pour ne pas être exposés à payer des mois de délégation à des familles de matelots ayant déserté sans qu'ils aient eu connaissance de ce fait, ont inséré, dans leurs conditions générales d'engagement, une clause par laquelle ils se réservent le droit de ne commencer à payer les délégations qu'à partir du moment où le navire a quitté le dernier port d'escale que comportait son voyage et se trouve par conséquent en route pour revenir en France. Ainsi, un voilier long-courrier, parti pour quinze mois, quitte le dernier port d'escale pendant le treizième mois, c'est alors seulement que la famille du matelot commence à recevoir la délégation. L'administration, qui doit sauvegarder l'intérêt de la famille du marin, serait fondée à réclamer la suppression de cette clause. On concevrait, dans cet ordre d'idées, que le mode de paiement proposé par M. Vermond pour les salaires fût adopté à l'égard des délégations : l'armateur pourrait verser à la famille la part de délégation correspondant à la partie du voyage parcourue, c'est-à-dire de relâche en relâche, car la raison invoquée (crainte de désertion)

disparaît à chaque escale pour la partie du voyage effectuée jusque-là (1).

Lois étrangères. — *Angleterre.* — Le marin est en général payé devant le surintendant de la Marine. Le capitaine dresse un compte, suivant une formule approuvée par le Board of Trade, des salaires qui lui sont dûs et des réductions qui doivent être opérées pour des causes diverses. Ce compte est remis au surintendant quand le congédiement doit avoir lieu devant ce fonctionnaire, au marin lui-même au cas contraire (art. 131 et 132 du Merchant Shipping Act).

L'usage des avances avant le départ et la faculté de délégation sont consacrés par les articles 140 à 145 du Merchant Shipping Act.

Allemagne. — Le marin, à moins de convention contraire, ne peut réclamer ses salaires qu'à la fin du voyage ou de l'engagement.

Le paiement des salaires appartenant à l'homme à la fin de l'engagement lui est fait personnellement et, à moins qu'à l'étranger une autre autorité soit désignée par les lois locales, il a lieu, soit devant le chef du bureau des gens de mer qui passe la revue de débarquement, soit avec son autorisation et doit être, dans les deux cas, constaté par ce fonctionnaire dans le procès-verbal de revue.

1. Dans la marine militaire, les délégations aux ascendants et aux enfants sont payables à terme échu; les délégations consenties en faveur d'autres personnes sont subordonnées à la réception d'états indiquant que la retenue a été effectuée à bord.

Le paiement peut être fait, avec le consentement de l'homme, à un membre de sa famille ; il est interdit d'y procéder dans un hôtel ou un débit.

Le bureau des gens de mer, lors de la revue de débarquement, a qualité pour recevoir, sur la demande du marin, tout ou partie des salaires dûs et de les envoyer sans frais, soit à un parent, soit à une caisse d'épargne ou autre établissement de dépôt.

En cours de voyage, quand le navire désarme dans un port étranger, le marin peut obtenir qu'on lui paie la moitié de ses salaires acquis, pourvu que trois mois se soient écoulés depuis la revue d'embarquement ; il lui est également loisible, après l'expiration de trois autres mois depuis le dernier paiement, de réclamer la moitié de ses gains postérieurs (art. 45 et 46 de la loi du 7 juin 1902).

§ 2. — *Conséquences de la maladie ou de l'accident relativement au salaire du matelot.*

L'article 262 du Code de commerce pose en principe que le matelot est « payé de ses loyers, « traité et pansé aux frais du navire, s'il tombe « malade pendant le voyage ou s'il est blessé au « service du navire ». On sait combien la législation ouvrière est loin d'être aussi favorable aux travailleurs de l'industrie.

L'ancien article 262, celui de 1807, n'assignait

aucun terme à l'obligation de l'armateur ; dans ces conditions, les tribunaux avaient admis que les salaires étaient dûs jusqu'au retour du navire en France, le voyage durât-il plusieurs années, et que les frais de maladie incombaient indéfiniment aux armateurs si l'homme ne guérissait pas. D'après le nouveau texte (loi du 12 août 1885), le marin laissé malade à terre continuera à être traité et rapatrié aux frais du navire ; mais l'armement pourra se libérer de toute responsabilité ultérieure en versant une somme déterminée d'après un tarif fixe. Ce tarif a été établi par un règlement d'administration publique du 24 décembre 1896, révisé les 12 juin 1900 et 13 septembre 1906, fixant (Annexe A) la durée moyenne de l'hospitalisation pour chaque maladie ou blessure (cinquante jours pour la dysenterie, quarante-cinq jours pour une fracture de la jambe, etc.), ainsi que le prix de la journée d'hôpital dans les localités les plus fréquentées par la marine de commerce : en 3^e classe, 2 fr. 20 à Alger, 7 fr. 50 à Haïphong, 11 fr. 26 à Dakar, 2 fr. 50 à Hambourg, etc.). Ce même règlement établit à forfait (annexe B) les frais de rapatriement au départ d'un certain nombre de ports étrangers : ce sera, en 3^e classe, 10 francs pour le trajet d'Alger en France, 140 francs pour la traversée d'Haïphong à Marseille, etc... (1).

1. L'armateur verse la somme ainsi déterminée à titre forfaitaire. Si les frais sont supérieurs, le surplus est supporté par le budget de la Marine ; s'ils sont inférieurs, l'armateur ne peut exercer aucune répétition.

Les loyers du matelot laissé à terre lui sont payés jusqu'à ce qu'il ait contracté un nouvel engagement ou qu'il ait été rapatrié ; s'il est rapatrié avant son rétablissement, il est payé de ses loyers jusqu'à ce moment. Dans tous les cas, le matelot débarqué pour cause de maladie n'a droit à ses salaires que pendant quatre mois au maximum à dater du jour où il aura été laissé à terre.

Par toutes ces dispositions, le législateur a voulu : 1° rendre l'homme indemne des conséquences de la blessure qu'il a reçue ou de la maladie qu'il a contractée, en lui assurant son traitement et ses salaires jusqu'au moment où il est en mesure de gagner de nouveau sa vie par son travail ; 2° limiter le sacrifice de l'armement et, par suite, l'indemnité du marin à une somme fixée à forfait à l'égard des frais de traitement, et à quatre mois de rémunération, en ce qui concerne le salaire (1).

Le droit du matelot délaissé à l'étranger court jusqu'à l'époque de son rétablissement ; il n'est pas éteint par le désarmement, simple incident dont la date n'a pas d'effet sur le rapport de droit créé entre l'homme et l'armement par le fait de la maladie. La loi du 11 août 1885, loi exclusivement civile, n'avait pas à se préoccuper ni à tenir compte du désarmement administratif qui se rapporte à un

1. En ce sens, circulaire du 23 septembre 1889.

ordre de choses distinct du droit civil et non soldarisé avec celui-ci. La considération de la date du désarmement n'intervient que pour l'exercice des retenues faites au profit de la Caisse des Invalides et de la Caisse de Prévoyance. La partie des salaires qui dépasse la clôture du rôle d'équipage ne supporte pas de retenues car la période à laquelle elle s'applique ne compte pas pour la demi-solde qu'on ne saurait acquérir par une navigation postérieure au désarmement administratif du navire.

Enfin la charge de l'armement est limitée de deux autres manières :

1° L'armateur doit les frais de traitement jusqu'au jour de la guérison, ou jusqu'à la déclaration d'incurabilité (circulaire du 28 juillet 1862). La détermination du jour de la guérison est assez difficile : la sortie de l'hôpital n'établit pas nécessairement la date du rétablissement et il peut y avoir lieu de ce chef à un arrangement dans la conclusion duquel l'administrateur de l'Inscription maritime doit, selon les instructions qu'il a reçues, s'efforcer de concilier les parties et de faire prévaloir l'intérêt du marin. D'autre part, la jurisprudence paraît établie en ce sens que l'incurabilité constatée met fin à l'obligation de l'armateur de pourvoir au traitement du marin (Tribunal de commerce du Havre, 4 avril 1905) (1).

1. Circulaire 338 du Comité Central des Armateurs de France.

2° L'article 262 ne saurait être appliqué aux gens de mer dont il serait prouvé que la maladie provient de débauches, de maladies secrètes ou de leur imprudence (Trib. com., Alger, 28 septembre 1901) (1) (et Trib. com., Marseille, 22 mai 1905) (2).

L'article 262 n'établit aucune distinction entre les modes d'engagement et fait porter sur le navire seul, c'est-à-dire sur l'armateur, l'obligation de payer les salaires dûs au marin tombé malade, que celui-ci soit engagé au mois ou à la part. Le matelot engagé à la part et qui, tombé malade au service du navire, entre à l'hôpital, continue même à participer au bénéfice de l'association jusqu'au désarmement du navire ou jusqu'à ce qu'il ait été embarqué sur un autre bâtiment avec part dans les bénéfices.

Le tribunal de commerce de La Rochelle avait jugé, le 20 février 1869, que l'article 262 du Code de commerce n'était pas applicable au matelot engagé à la part. Suivant le tribunal, la responsabilité imposée par cet article à l'armateur était soumise aux conventions du louage d'ouvrage et limitée en conséquence à l'engagement au mois, lequel seul attache l'équipage au service du navire, tandis que l'engagement à la part constitue au contraire l'équipage en une société en participation à l'égard de laquelle l'armateur n'est que le loueur du bâtiment (3). Dans

1. Autran, XVIII, p. 550.

2. Circulaire 348 du Comité Central des Armateurs.

3. Pour M. Lyon-Caen au contraire, l'engagement à la part n'est pas une société car il lui manque l'*affectio societatis*.

ces données, les juges n'admettaient point que les marins pussent exercer un recours contre celui-ci en raison des périls de l'entreprise. La Cour de cassation a fait justice de cette doctrine par son arrêt du 17 février 1872 en déclarant expressément que l'article 262, emprunté à l'ordonnance de 1681, s'applique aussi bien au matelot engagé à la part qu'au matelot engagé au mois.

Le matelot blessé au service du navire au cours de la manœuvre ou (art. 263) « en combattant contre l'ennemi ou les pirates » est traité, pansé et rapatrié aux frais de l'armement, comme le marin tombé malade en cours de voyage (1), sans préjudice de l'action en dommages-intérêts que peut en outre former contre l'armateur le matelot blessé, qui met en cause la responsabilité de celui-ci et fournit la preuve que l'accident est la conséquence d'un ordre imprudemment donné et provient, par suite, de la faute du capitaine (Cour d'appel d'Alger, 8 mars 1899) (2). Il ne suffit pas, en effet, que le matelot ait été blessé en service commandé, il faut en outre qu'une faute soit établie à l'encontre du capitaine ou

1. Le matelot blessé à terre après être sorti du navire sans permission ne peut rien réclamer à l'armateur ; il pourra même être congédié par le capitaine. Ses salaires lui seront payés à proportion du temps pendant lequel il aura servi (art. 264 du Code de com.).

2. Autran, XV, 419.

de ses préposés (Tribunal de commerce du Havre, 30 septembre 1895) (1).

On sait d'autre part que, d'après la loi du 29 décembre 1905, les marins victimes d'accidents ont droit à une pension servie par la Caisse de Prévoyance et dont le chiffre est déterminé par un tableau annexé à la loi ; de plus, le marin peut obtenir des dommages-intérêts de l'armateur, tenu des conséquences de sa faute personnelle intentionnelle et inexcusable, (art. 11 de la loi du 29 décembre 1905). Mais, cette responsabilité n'entre en jeu que si l'indemnité due à la victime dépasse l'allocation payée par la Caisse et seulement pour cet excédent.

Lois étrangères. — *Angleterre.* — Les marins blessés ou ayant contracté une maladie au service du navire sont traités aux frais de l'armement, soit jusqu'à leur décès soit jusqu'à leur rapatriement dans le port même où ils ont été engagés. S'ils sont traités à bord, ou s'ils ont été momentanément éloignés du bord pour éviter la contagion, les frais de traitement sont toujours à la charge de l'armement. Dans les autres cas, les dépenses « raisonnables » effectuées par le bord sont déduites (ce qui n'a pas lieu en France) des salaires des intéressés (2). La législa-

1. Autran, XV, 437. Ajoutons que le matelot blessé, comme le matelot tombé malade, a droit au paiement de ses salaires jusqu'à son rétablissement et pendant quatre mois s'il n'est pas rétabli auparavant, etc.

2. Merchant Shipping Act, art. 207.

tion anglaise, en ne fixant pas une limite maximum de quatre mois de salaires à l'obligation de l'armateur, impose à celui-ci une charge plus considérable que notre article 262.

Allemagne. — Le matelot malade ou blessé touche ses salaires : 1° jusqu'à la cessation de ses services s'il ne commence pas le voyage ; 2° jusqu'au jour où il a quitté le navire s'il a commencé le voyage. Il n'a pas droit à ses salaires pendant son séjour à l'hôpital ; mais, s'il a des parents à sa charge, un quart de ses salaires devra être payé directement à ceux-ci. L'armateur supporte de plus les frais de traitement : 1° pendant trois mois à partir du début de la maladie ou de la date de la blessure, si par suite de cette maladie ou de cette blessure, l'homme ne commence pas le voyage ; 2° pendant trois mois ou six mois, selon que l'homme a débarqué dans un port allemand ou dans un autre port, après avoir commencé le voyage. Au cas de blessure, l'obligation de l'armateur cesse dès que et dans la mesure où le syndicat professionnel se charge des soins (article 59 et 61 de la loi du 7 juin 1902).

Cette législation diffère de la nôtre en ce qu'elle prévient le cumul des salaires et des frais d'hôpital.

§ 3. — *Garanties accordées aux gens de mer quant au paiement de leurs salaires.*

I. — *Obligés personnels.* — Le premier obligé personnel, dit M. Fournier, est l'armateur qui a

engagé l'équipage, a signé le contrat au nom de l'« intérêt navire » ou qui a commis le capitaine chargé de le signer. Après lui vient le propriétaire, au cas où l'armateur et le propriétaire sont deux personnes distinctes. Leur obligation à tous deux, étant personnelle et absolue, ne dépend nullement du fait de la réalisation du fret. Armateurs et propriétaires peuvent se libérer, envers l'équipage, comme envers tous les créanciers du bâtiment, par l'abandon du navire et du fret ; l'abandon opère leur libération même lorsque le navire a fait naufrage, pourvu que le sinistre n'ait pas été causé par leur faute. Enfin, le capitaine lui-même est responsable envers l'équipage, s'il s'est obligé personnellement.

II. — *Garanties réelles.* — L'équipage jouit, pour le paiement de ses salaires, de l'exercice de trois droits réels :

1^o Privilège sur le navire : Les salaires sont en effet des frais faits pour la conservation de la chose (2102-3^o, Civ.), mais ce privilège ne protège que le dernier voyage et s'éteint par la mise en mer du navire pour un voyage nouveau ;

2^o Droit de suite sur le navire : Ce droit s'éteint quand le navire a effectué un voyage au nom de l'acquéreur ;

3^o Privilège sur le fret : C'est là une garantie des plus sérieuses parce que le fret, en raison du caractère fongible des espèces qui en représentent la valeur, fait partie de l'actif de l'armateur, qu'il se trouve ou non en caisse, et du moment même qu'il

est dû. Le navire au contraire, bien non fongible, ne périt pas seulement pour son maître, mais pour les actions réelles dont il est grevé.

Ces privilèges sur le navire et le fret ne garantissent que les salaires justifiés par les rôles d'armement et de désarmement et acquis du jour de la signature du contrat d'engagement à celui du désarmement.

Les matelots ont encore une autre garantie consistant en ce que l'administration de la Marine, en vertu de la mission de tutelle générale dont elle est investie à leur égard, doit être attentive à interrompre la prescription d'un an (1), à laquelle est soumise la demande en paiement des gages et agir en temps utile au nom des matelots contre l'armateur. En intentant alors l'action même du matelot (2) la Marine

1. Sont en effet prescrites un an après le voyage fini toutes actions des matelots pour gages et loyers consistant en une part proportionnelle des profits ou en une somme d'argent (art. 433, Code de commerce). Le point de départ de la prescription est le jour où, le bâtiment ayant été désarmé par l'administration de l'Inscription maritime, les créances des gens de mer sont devenues liquides et exigibles (Ainsi jugé, Cour d'appel de Rennes, 25 juin 1896. Autran, XII, 425). L'action d'un matelot en paiement de ses salaires n'est même recevable qu'après qu'il a fait approuver son compte par l'administrateur (Trib. de com. de Nantes, 23 mars 1901. Autran, XVII, 330).

2. Ce faisant la Marine peut se voir opposer toutes les exceptions opposables au matelot ; elle jouit, par contre, des droits réels accordés à ce dernier pour garantie de son paiement.

sauvegarde d'ailleurs l'intérêt de la Caisse des Invalides qui, si les salaires n'étaient point payés, perdrait également son privilège relatif au montant des retenues afférentes à ces salaires.

Il est interdit aux marins de faire assurer leurs loyers futurs et d'emprunter à la grosse sur cette garantie car on ne peut transférer des risques que sur des valeurs effectivement existantes au moment du transfert.

III. — *Insaisissabilité des salaires des gens de mer.* — On sait que la loi du 12 janvier 1895 rend insaisissables, sauf pour 1/10, tous les salaires et les traitements inférieurs à 2.400 francs par an ; les salaires des gens de mer, bien plus énergiquement protégés, sont insaisissables pour la *totalité* de leur montant. Cette garantie avait été accordée aux inscrits en compensation des charges militaires résultant du régime des classes, en un temps où le service obligatoire n'existait pas pour le reste de la population française. Les circonstances ayant changé, l'insaisissabilité de leurs salaires n'est plus actuellement que l'application d'une idée de protection envers les petits traitements ; on pourrait admettre comme pour les ouvriers, que les loyers des gens de mer soient saisissables pour 1/10 ; aucune considération ne justifiant plus une dérogation à ce qui est devenu, depuis 1895, le droit commun.

Quoi qu'il en soit, l'insaisissabilité totale (sauf pour dettes de logement, nourriture et équipement) repose aujourd'hui sur l'ordonnance du 1^{er} novembre

1745 ainsi conçue : « Défend Sa Majesté à tous particuliers et habitants des villes maritimes qui se prétendront créanciers des matelots, de former pour raison desdites créances aucune action ni demande sur le produit de la solde que lesdits matelots auront gagnée sur les bâtiments marchands, à moins que les sommes prétendues par lesdits créanciers ne soient dues par les matelots ou par leurs familles pour loyers de maison, subsistances ou hardes qui leur auront été fournies, du consentement des commissaires de la marine ou des autres officiers chargés du détail des classes, et qu'elles n'aient été apostillées par lesdits officiers sur les registres et matricules des gens de mer ; à défaut de quoi lesdits créanciers ne pourront, sous quelque prétexte que ce puisse être, réclamer la solde des matelots, et pourront seulement avoir recours sur leur autres biens et effets ».

Plus récemment ce principe de l'insaisissabilité totale est constaté par une circulaire du Ministre de la Marine en date du 7 octobre 1891 : « Les oppositions sur les salaires des marins doivent être repoussés *à priori*, à moins qu'émanant de l'armement, elles ne reposent sur une contestation du droit aux salaires ou qu'elles ne se produisent en cas de créances pour la conservation desquelles les salaires sont saisissables (dettes de nourriture, logement, équipement) (1).

1. Tout le personnel inscrit au rôle bénéficie de l'insaisissabilité (personnel civil par exemple). (Circulaire du 30 mars 1896).

La loi du 12 janvier 1895 en effet, en décidant que les salaires ne seraient plus saisissables que jusqu'à concurrence de 1/10 n'a nullement entendu abroger les dispositions antérieures qui auraient déjà accordé des garanties plus larges et plus étendues. Les salaires des marins, que l'ordonnance de 1745 a déclaré insaisissables pour la totalité, continuent donc à être régis par ce texte spécial ; ils ne sont pas devenus saisissables pour un dixième (1).

On a vu que si l'ordonnance de 1745 consacre l'insaisissabilité elle y apporte aussitôt une exception en permettant aux créanciers de se payer sur le salaire du marin des sommes dues par celui-ci pour fourniture d'aliments, d'habillements et pour frais de logement. Le créancier qui veut exercer son droit doit obtenir : 1° du marin, une reconnaissance écrite de sa dette ; 2° de l'administrateur, une apostille certifiant l'existence de cette dette, son origine et son montant en toutes lettres pour prévenir toute majoration ultérieure (on a vu déjà que certains administrateurs négligent parfois cette dernière garantie). Ainsi nanti, lors du paiement des salaires, le créancier peut faire opposition pour le montant des sommes dues.

1. Le privilège de l'insaisissabilité n'est créé par la loi française qu'au profit des marins français naviguant sur des navires français (Tribunal civil du Havre, 7 avril 1886). D'après M. Desjardins, l'insaisissabilité doit être accordée dans certains cas aux marins français naviguant sur des bâtiments étrangers, notamment quand ces marins ont été engagés en France (Autran, I, 513.)

A ce moment le salaire du marin se trouve protégé d'une manière imprévue. L'homme peut rétracter la reconnaissance de sa dette ou même, tout en la reconnaissant encore, déclarer qu'il désire être payé sans aucune retenue : l'administration ne peut que déférer à sa demande. Reconnaissance établie sur papier timbrée et signée, apostille de l'administrateur, n'ont aucun effet si, au dernier moment, l'homme refuse d'acquitter sa dette, alléguant que la totalité de ses salaires lui est indispensable (1).

Tout ceci n'est d'ailleurs d'une exactitude absolue que si l'on considère l'homme présent au moment de la remise des espèces. Si l'homme est absent, le créancier, en s'adressant à l'administration, obtient d'elle le mandatement direct à son profit, jusqu'à concurrence de tout ou partie de la dette, des sommes déposées à la Caisse des gens de mer au nom de son débiteur ; cette faculté est d'ailleurs limitée au recouvrement des créances de logement, nourriture, équipement, consenties par le marin en quête d'un embarquement et aux salaires acquis pendant le voyage *en vue duquel* les dettes ont été contractées (achats de vêtements avant le départ par exemple). En fait, la Marine attribue souvent d'office au créancier tous dépôts préexistants ou versements de salai-

1. La Marine peut du reste refuser d'office au créancier le droit au paiement intégral dans le cas où le total des oppositions serait trop élevé par rapport à celui des salaires dûs. Elle use peu de cette faculté.

res antérieurement acquis et provenant de navigations précédentes, en sorte que l'avoir du marin à la Caisse des gens de mer — bien que réputé payé à lui-même et assimilé en quelque sorte aux espèces qui se trouvent matériellement dans sa poche — constitue, quelle qu'en soit l'origine, le gage commun des dettes reconnues dans les formes mentionnées ci-dessus.

La possibilité pour le dépositaire de rétracter la reconnaissance de ses dettes par simple lettre adressée à l'administrateur ne prévient pas toujours ce mode d'extinction dont l'administrateur n'use d'ailleurs — ou ne doit user — qu'avec prudence. En ménageant entre temps les intérêts des familles des marins ; en sauvegardant aussi ceux du débiteur au moins insouciant qui, dans l'entraînement du moment, se fermerait tout crédit, le Département — par une interprétation plutôt large et parfois délicate de sa mission de « paternité », — s'efforce de concilier des obligations et droits dont une législation un peu vieillie et un régime de protection un peu excessive compromettraient aisément l'accord.

Si les salaires des matelots sont insaisissables, c'est du moins dans leurs rapports avec les tiers. Le marin ne peut opposer l'insaisissabilité à son armateur. Aussi, quand, lors du paiement, celui-ci refuse de verser une partie du salaire, y a-t-il moins là une opposition qu'une contestation sur le droit au salaire lui-même ; l'insaisissabilité n'existe pas au point de

vue de l'exécution du contrat de louage de services passé entre les parties. L'ordonnance de 1745, en effet, avait pour but de protéger le matelot et sa famille contre des créanciers, des fournisseurs divers ; ce serait en dépasser la portée et méconnaître les raisons qui ont guidé son auteur que de l'appliquer dans les rapports entre matelots et armateurs.

Lois étrangères. — *Angleterre.* — Aucune dette de plus de 5 shillings contractée par un marin après son engagement, n'est recouvrable avant que l'engagement signé ait pris fin (art. 213, Merch. Shipping, Act).

Portugal. — Les salaires et parts de l'équipage ne peuvent être cédés, arrêtés ou saisis si ce n'est pour aliments, ou pour dettes du matelot envers le navire. En cas de dettes alimentaires la cession, l'arrêt ou la saisie ne peut porter que sur le tiers des salaires, sans que l'homme de mer puisse valablement stipuler le contraire (Code de commerce portugais, art. 537) (1).

Confiscation de la solde des déserteurs. — Une exception considérable est apportée au principe de l'insaisissabilité au cas où le marin abandonne son navire. On sait qu'en vertu du lien spécial qui l'engage envers l'armateur, le matelot du commerce, en rompant son contrat d'engagement, n'est pas, comme l'ouvrier ordinaire, passible de simples dommages-

1. Autran, V, 713.

intérêts, mais que, traité en délinquant, il est recherché et arrêté par la force publique, jugé par un tribunal spécial présidé par l'administrateur et condamné, s'il y a lieu, à la prison (art. 65 et 66 du décret-loi disciplinaire et pénal du 24 mars 1852 modifiés par la loi du 15 avril 1898). L'article 69 de ce même décret-loi dispose de plus que : « Tout déserteur perd de droit la solde par lui acquise sur le bâtiment auquel il appartenait au jour du délit. S'il est marié, un tiers de cette solde retourne à la femme, un tiers à l'armement, un tiers à la Caisse des Invalides de la Marine. Dans le cas contraire, la moitié de cette solde retourne à l'armement, l'autre moitié est versée à la Caisse des Invalides de la Marine ».

Quel est le caractère de cette retenue de solde ? Deux conceptions sont en présence : d'après une dépêche du 6 mai 1903, portant la signature de M. Pelletan, alors ministre de la Marine, la confiscation de la solde du déserteur a le caractère d'une peine accessoire, la peine principale de la désertion étant l'emprisonnement ; suivant les armateurs, au contraire, cette confiscation est une clause pénale attachée au fait de la rupture du contrat d'engagement et constituant, au profit de l'armement, une indemnité forfaitaire (la moitié ou le tiers de la solde acquise) en dédommagement du préjudice causé à l'intérêt navire, privé des services d'une unité de l'effectif nécessaire.

La confiscation, peine accessoire, si l'on en croit les considérants de la dépêche susmentionnée, ne

peut être encourue qu'à la suite d'une condamnation. C'est ce qu'implique l'article 69 en disant que « la solde est confisquée du jour du *délit* ». Ces termes écartent l'idée que le seul fait de l'absence pourrait autoriser l'application d'une mesure répressive. « Ainsi, pour le ministre de 1903, le salaire du déserteur *condamné* seul peut devenir l'objet d'une confiscation. Les salaires des marins simplement *prévenus* de désertion sont versés à la Caisse des gens de mer pour leur être rendus en cas d'acquittement, de grâce, d'amnistie, de prescription, de décès ; ou distribués conformément à l'article 69 du décret de 1852, en cas de condamnation. Les armateurs sont donc tenus de continuer à payer les salaires d'un déserteur (au risque d'une importante immobilisation de capitaux) jusqu'au jour où l'un des événements précités a déterminé définitivement la destination des sommes déposées en son nom à la Caisse des gens de mer. Les armateurs demandaient qu'il leur fût permis de ne pas faire ces versements, c'est-à-dire de conserver par devers eux les salaires des déserteurs, se réservant de ne les payer qu'en cas d'acquittement de ceux-ci.

Le non paiement (et ce point mérite en tout état de cause d'être retenu) avait d'autre part, aux yeux du ministre signataire, l'inconvénient de porter préjudice, en cas de faillite de l'armateur, au matelot acquitté ou appelé un jour à bénéficier d'une prescription, d'une amnistie ou grâce, échappé enfin par son décès à toute condamnation.

La pensée du ministre pouvait en somme se résumer ainsi : « Vous, armateurs, considérez comme édictée à votre profit toute réglementation restrictive des intérêts des gens de mer, comme une atteinte à vos droits tout adoucissement apporté à cette réglementation. Or, la loi prend en considération des intérêts généraux, étatiques, des intérêts de droit public, elle ne se préoccupe pas d'être favorable ou non à une catégorie de citoyens. La confiscation répare le préjudice causé à l'armement par la privation des services d'un homme ? Non, sa crainte prévient la désertion, elle empêche que le déserteur soit perdu pour l'Inscription maritime. Le droit de l'armateur date de la désertion ? Soit, mais si la retenue court de ce moment, c'est à condition qu'un jugement la consacre. L'article 69 met en cause le déserteur, non l'absent, et, tant qu'un jugement n'est pas intervenu, légalement, de par tous les principes du droit, de la jurisprudence et de l'équité, le fait matériel n'entraîne lui-même aucune conséquence criminelle ou civile s'il n'est accompagné d'une intention délictueuse, intention que le juge a seul qualité pour apprécier, affirmer et punir. « Délit » porte l'article 69 ; un fait n'est pas un délit, entre l'un et l'autre il y a la condamnation. »

La Société des Voiliers français, ayant refusé de se soumettre à cette interprétation, fut assignée devant le tribunal de commerce de Cherbourg en paiement à la Caisse des gens de mer des salaires d'un déserteur.

Par jugement du 16 décembre 1904 (1), l'Administration de la Marine fut déboutée de sa demande. Le 23 juillet 1906, la Cour de Cassation, saisie d'un pourvoi du ministre de la Marine, consacrait définitivement la thèse des armateurs : « Attendu, disait-elle, que les dispositions de l'article 69 du décret du 24 mars 1852 visent uniquement le fait de la désertion et ne subordonnent pas le droit de rétention conféré à l'armateur à la condamnation du matelot ; qu'autrement la défense des intérêts civils de l'armement serait laissée à l'arbitraire de l'Administration de la Marine qui, *seule*, convoque le tribunal maritime et met en mouvement l'action publique, etc... (2). » C'est donc à tort que la circulaire ministérielle de 1903 interprétait différemment l'article 69, une interprétation ne peut aller contre un décret.

C'est qu'en effet la confiscation des salaires du déserteur n'est pas une peine accessoire (3), mais bien une clause pénale prévoyant une indemnité forfaitaire ; il y a là une sanction civile attachée au fait matériel de la désertion, indépendante des sanctions pénales. Le tribunal de commerce de Nantes (jugement du 25 novembre 1903) (4) avait déjà établi que

1. Circulaire n° 242 du Comité Central des Armateurs.

2. Ch. des R., 23 juillet 1906.

3. Eût-elle même ce caractère, il ne faudrait pas retenir l'argumentation de M. Pelletan relative à la présence du mot « délit » dans l'article 69. Le délit est en effet l'infraction pour laquelle la *loi prévoit* une peine correctionnelle et non celle pour laquelle un *jugement a prononcé* une telle peine.

4. Autran, XIX, p. 553.

l'armateur lésé par la cessation de travail du marin a droit à une réparation selon le droit commun ; les dispositions pénales ne sont pas exclusives des réparations civiles. « Dans la législation sur la condition des gens de mer, dit M. Verneaux (1), on ne voit pas seulement un exemple de fixité dans le contrat de travail, et on ne trouve pas seulement des sanctions pénales qui assurent cette fixité et prescrivent la grève, on rencontre des règles inspirées de l'idée qu'il convient que le marin atténue les conséquences de sa désertion pour ceux qui ont à en souffrir. C'est pourquoi le salaire du matelot est mis de côté, sert en quelque sorte de cautionnement pour assurer l'exécution du contrat et, en cas d'inexécution réputée fautive, se partage entre la famille, le patron et les autres membres de la communauté professionnelle à laquelle appartient le marin ».

Qu'on ne l'oublie pas, la désertion fait deux victimes ; l'armement et la famille du marin qui, la plupart du temps subsiste du salaire de celui-ci. On concevrait donc que la solde confisquée se répartit entre ces deux intérêts à l'exclusion de la Caisse des Invalides dont les prétentions semblent moins bien établies. Le préjudice souffert par l'armateur est parfois considérable : dans certains ports des Etats-Unis, les marchands d'hommes excitent même les matelots à désertir afin de fournir des remplaçants et de bénéficier d'une commission ; en prévision à cette éven-

1. *Bulletin de la Société de Législation Comparée*, avril 1904, p. 213.

tualité, certaines maisons d'armement stipulent que l'homme sera responsable sur ses salaires du montant de ces commissions (Blood's money) (1). Ajoutons qu'à l'égard du déserteur qui n'a pas encore acquis les trois mois d'avances payés au départ, la confiscation n'est pour l'armateur qu'une garantie illusoire.

Remarquons en terminant que les Codes suédois, danois et norvégien prévoient également la confiscation des salaires dûs et non payés au jour de la désertion ; mais, si cette saisie ne suffit pas à couvrir sa perte, l'armateur peut poursuivre le coupable en paiement du surplus (art. 196). C'est l'application de cette idée que la confiscation sert à dédommager l'armateur du préjudice subi, mais sans limitation forfaitaire du montant de la réparation à une quotité déterminée des salaires acquis (2).

1. En Australie, tout émigrant doit, pour être admis sur le territoire, savoir écrire cinquante mots dans une langue civilisée (langue européenne ou japonaise). Tout autre émigrant doit payer £ 100 (2500 francs) (Immigration restriction act de 1901). On a voulu ainsi éviter l'afflux des gens de couleur. Or, si un navire ayant à bord des chauffeurs nègres, arabes, malabars, laisse échapper en Australie pendant l'escale un déserteur appartenant à cette catégorie du personnel et considéré comme immigrant prohibé, l'armateur, le capitaine l'affrèteur, l'agent de la compagnie de navigation, sont successivement responsables de l'amende encourue. Ceci démontre bien à quel point l'armateur est le premier atteint par la désertion dans ce cas spécial.

2. Notons enfin que l'insaisissabilité des salaires ne saurait empêcher les retenues prononcées à titre de peine disciplinaire (art. 59, 62 et 98 du décret-loi du 24 mars 1852).

SECTION II

Le taux des salaires (1).

Un fait domine la question du taux des salaires, c'est que ce taux, qui a toujours été très peu élevé (2), ne s'est accru jusqu'en 1900 que dans des proportions extrêmement faibles ; cet état de choses n'a d'ailleurs rien de spécial à notre marine.

Vers 1824 par exemple, le salaire d'un matelot était de :

En France	45 à 50 fr. par mois	
En Angleterre	55 à 60	—
Aux Etats-Unis.	60 à 70	—
En Suède.	24	—
En Italie autrichienne.	33	—

Quelques années plus tard, en 1847, on constatait que celui du matelot américain s'était élevé à 80 fr. 25. L'Allemand touchait en moyenne à Brême 45 francs, à Hambourg 35 francs ; dans les pays scandinaves, le taux du salaire, resté très bas, était de 33 francs en moyenne.

1. Les indications statistiques relatives aux salaires sont extraites du procès-verbal de l'enquête de la Commission de la Marine de la Chambre des députés sur le projet de loi visant la réglementation du travail à bord.

2. Il ne faut pas oublier, d'ailleurs, en comparant le salaire du matelot à celui de l'ouvrier, que le premier est logé, nourri, soigné aux frais de l'armateur, autant de dépenses qui réduisent le taux du salaire réel de l'ouvrier.

Dans les années suivantes, les salaires augmentent quelque peu ; en 1862, sur un navire de 300 tonneaux, armé à Hambourg, l'on trouvait 3 matelots à 45 francs (au lieu de 35 francs en 1847) et deux matelots légers à 31 fr. 50, plus un mousse à 18 francs. En Angleterre ils passent, entre 1870 et 1885, de 62 fr. 50 à 75 francs sur les voiliers et de 62 fr. 50 à 93 fr. 75 sur les vapeurs.

Le matelot français pendant ce temps ne progressait que de 55 à 65 francs, mais la grève de 1900 a relevé dans une large mesure le taux de sa rémunération. Le contrat conclu entre le Syndicat des inscrits et les armateurs, le 10 août 1900, au Havre, établit un tarif dont l'observation est obligatoire dans la rédaction des conditions d'engagement. C'est un exemple typique de contrat collectif. Ce tarif, dit « tarif du Havre », impose les soldes suivantes (1) :

Mousses.	35 francs
Novices.	50 »
Matelots.	80 »

(Cinq francs de supplément pour toute fonction à bord : timonier, gabier, etc...)

Soutiers.	80 francs
Chauffeurs	110 »
Deuxièmes maîtres	{ 120 »
Chefs de timonerie	
Capitaine d'armes.	

1. J'ai relevé ces chiffres au dos d'une carte de membre du Syndicat des inscrits maritimes du Havre.

Premiers chauffeurs.	} 13 fr. 250
Maîtres d'équipage. .	
Graisseurs.	
Charpentiers	
Boulangers.	
Cuisiniers.	

(Toute heure supplémentaire donne lieu à l'allocation d'une somme de 0 fr. 50).

Le 23 août 1900 un contrat conclu à Marseille fixait un taux de salaire quelque peu différent du tarif du Havre : les matelots devaient recevoir 83 fr., les premiers chauffeurs 124 francs, les chauffeurs 100 francs (1), les maîtres d'équipages 100 francs. Toute heure supplémentaire est taxée à 0 fr. 50 pour le personnel de la machine et 0 fr. 40 pour celui de la manœuvre.

A. — *Les Salaires chez les Armateurs français*

La Compagnie des Messageries Maritimes sur ses lignes de Chine, d'Australie et de Madagascar, observe rigoureusement les conditions du contrat du 23 août 1900 ; elle alloue même aux maîtres d'équipage un supplément de fonction de 30 francs, de 15 francs aux chefs de bordée. Ces derniers, simples matelots à 83 francs, voient donc leur solde

1. Au cabotage les salaires sont ainsi fixés : Matelots et soutiers 77 francs, premiers chauffeurs 112, chauffeurs 95 francs.

s'élever à 98 francs ; le novice remplissant les fonctions de soutier reçoit 10 francs de supplément.

Sur ses lignes de la Méditerranée, la Compagnie pratique le tarif prévu pour le cabotage par le contrat du 23 août 1900 ; une allocation de fonctions de 10 francs est accordée aux chefs de bordée.

Le personnel de la ligne d'Amérique du Sud bénéficie d'un tarif plus avantageux encore. Si les matelots et les soutiers ne touchent que 80 francs, le maître d'équipage reçoit 130 francs et les chefs de bordée 100 francs, les premiers chauffeurs 130 francs et les chauffeurs 110 francs. Ces chiffres se rapprochent du tarif du Havre (1).

Il faut faire ici une observation importante ; les sommes susmentionnées expriment le montant de la solde fixe mensuelle, celle qui figure au rôle d'équipage avec les autres conditions de l'engagement, et sur laquelle est perçue la taxe des Invalides. Il s'y ajoute, pour les chauffeurs, une part dans les primes allouées pour économies de charbon ; quant aux matelots, les pourboires des passagers ne leur sont pas remis individuellement ; il en est formé une masse commune dont le partage accroît sensiblement la rétribution fixée par le contrat d'engagement.

Les maîtres d'équipages participent, conformément aux dispositions de l'article 422 du règlement des bords de la Compagnie et dans la proportion

1. C'est le tarif commun, à Bordeaux, aux Messageries, à la Transatlantique et aux Chargeurs-Réunis.

fixée par les décisions du Conseil d'Administration, aux remises commerciales des états-majors.

En Méditerranée quatre suppléments de 5 francs sont alloués aux matelots pointeurs et gabiers ; sur les lignes d'au delà de Suez, ces pointeurs et gabiers reçoivent six suppléments facultatifs de 5 francs et les soutiers et timoniers deux allocations de mêmes nature et montant.

Enfin les suppléments de fonctions suivants sont prévus : 5 francs à chaque matelot chargé de la manœuvre d'un treuil ; 20 francs au chauffeur chargé de la petite chaudière ; 5 francs à l'homme commis à l'entretien des feux de position ; 10 francs à celui qui prend soin de la machine réfrigérante ; les manipulations de charbons donnent encore lieu à des allocations supplémentaires.

Le tarif du Havre est en vigueur à la Compagnie Générale Transatlantique. Notons seulement que, sur celles de ses lignes qui partent de Saint-Nazaire, elle embarque des matelots légers à 70 francs. Les suppléments de fonctions y sont également de pratique courante, les timoniers touchent 85 et 90 francs, les gabiers 85 francs, etc.

Le même tarif du Havre est tout naturellement usité chez les armateurs havrais : Chargeurs-Réunis, Compagnie Havraise Péninsulaire, etc. Les Chargeurs-Réunis accordent en sus de la solde du rôle une indemnité représentative dans les circonstances où l'équipage n'est pas nourri par la Compagnie. Cette indemnité est, pour les chauffeurs et matelots,

de 2 francs par jour, de 1 franc pour les mousses et novices (1).

La Compagnie Française de Navigation à Vapeur fait bénéficier son personnel du tarif du 23 août ; elle paie même ses maîtres d'équipage 125 francs au lieu de 100 francs.

Dans certains ports du Nord et de l'Ouest les salaires sont restés au-dessous du tarif du Havre : ainsi, à Rouen, les chauffeurs gagnent au maximum 110 francs, les maîtres d'équipage 120 francs.

A Nantes, port de voiliers, le taux général du salaire varie de 90 à 115 francs pour le maître d'équipage (parfois, l'armateur remplace le maître d'équipage par deux deuxièmes maîtres à 85 ou 90 fr.) ; les matelots touchent 75 francs par mois, et les matelots légers (de 18 à 20 ans) de 50 à 65 francs.

Cette fixation des salaires à 75 francs, chiffre qui reste péniblement dans la moyenne, tient à une raison particulière à ce port dans lequel les salaires sont inférieurs à ceux payés ailleurs ; les navires armés à Nantes y reviennent rarement, ils renouvellent leur rôle en Espagne, en Angleterre, etc. L'armateur recrute néanmoins localement son équipage et l'envoie rejoindre le navire à l'étranger. L'obligation de payer aux marins engagés le voyage de Bilbao, Southampton, Hambourg ou autres

1. Les Messageries Maritimes, dans ce cas, allouent 1 fr. 66 à Marseille, et, à la Ciotat, 2 fr. 208 au personnel de la machine, 2 francs au personnel de pont.

localités destinataires est compensée par l'infériorité des salaires sur la place de Nantes. Que demain le Syndicat des inscrits de ce quartier réclame l'assimilation avec le tarif en pratique à Dunkerque ou au Havre, l'effet de cette mesure serait de priver immédiatement les matelots nantais de tout embarquement ; le taux des salaires de Nantes est donc, en quelque sorte « bloqué ». Reste, il est vrai aux matelots la possibilité d'une augmentation en cours de voyage ; ainsi, les mousses à 25 francs sont nommés novices à 40 francs, les novices passent matelots légers à 55 francs, les matelots légers deviennent matelots à 75 ou 80 francs, etc.

En général, les salaires sont moins élevés au cabotage ; cela tient à ce que la plupart des marins qui pratiquent cette navigation sont âgés ou fatigués et ne supporteraient plus le long cours ; ou bien encore ce sont des marins revenant d'une campagne lointaine et qui, ayant de la famille, désirent ne pas s'éloigner pendant quelque temps ; ils sont par conséquent, disposés à se contenter d'un salaire plus bas, si le genre de navigation entreprise leur permet de donner satisfaction à ce désir. Pour toutes ces raisons, ces matelots sont payés 65 francs ou 70 francs au lieu de 80 francs.

En résumé, le tarif moyen (1), pour toute la France est sur les vapeurs :

1. D'après la Fédération Nationale des Syndicats Maritimes (Voir : *Enquête de la Commission de la Marine*, etc.)

Matelots	}	80 francs au long cours ;
		75 francs au cabotage :
Chauffeurs	}	100 francs au long cours ;
		86 francs au cabotage.

Et sur les voiliers :

Matelot,	}	75 francs au long cours ;
		60 francs au cabotage.

Les inscrits font entendre contre le taux des salaires des plaintes assez vives. Le Congrès de 1891 demandait déjà que la rémunération fût ainsi fixée : 120 francs dans la machine, 100 francs dans les soutes, 90 francs sur le pont. Celui de 1903 émettait le vœu que, dans tous les ports français et des colonies françaises, l'unification des salaires fût réalisée sur les bases établies par les compagnies de navigation des ports du Havre et de Bordeaux. Au lendemain de la signation des contrats de 1900, le Congrès de 1901 demandait une légère augmentation sur les chiffres que l'on venait de déterminer ; les premiers chauffeurs, maîtres d'équipage, graisseurs verraient légitimement, à son gré, leur solde portée à 135 francs, les matelots à 85 francs, sans préjudice des heures supplémentaires payées 0 fr. 50 au personnel du pont comme à celui de la machine. Enfin ce même Congrès prétendait que tout travail en dehors du service professionnel, manipulation de charbon et de marchandises par exemple, même effectué pendant les quarts, donnât lieu à une allocation de 1 franc par heure.

Notons enfin cette allégation, non sans fondement

du reste, de l'Association Fédérative des Capitaines au Long Cours, que les Compagnies auraient intérêt à créer des classes de matelots à 80, 70 et 60 francs, avec avancement de l'une à l'autre, en vue de développer une émulation peu favorisée par l'état de choses actuel. Cette réforme semblerait d'autant plus rationnelle qu'elle permettrait de rémunérer les marins proportionnellement à leur valeur.

Le 16 décembre 1904, M. Pelletan, ministre de la Marine, se faisant l'écho des plaintes des gens de mer, déclarait que l'amélioration de la condition de ceux-ci dépendait dans une large mesure de l'augmentation des salaires. Il répondait aux armateurs qui invoquaient leurs charges déjà si lourdes : « Le salaire des matelots français est inférieur à celui des matelots grecs, espagnols, italiens, très inférieur à l'anglais, égal à l'allemand avec une légère tendance à l'infériorité. Ce n'est donc pas là une charge spéciale à l'armement français. » Nous sommes donc amené à passer en revue les salaires accordés par les compagnies étrangères, afin de vérifier cette assertion.

B. — *Les Salaires chez les Armateurs étrangers*

Compagnies Anglaises. — Le salaire des matelots anglais, plus variable que celui des matelots français, diffère de port à port dans des proportions très sensibles. Ainsi, en 1904, il était en moyenne, à Newcastle de 112 fr. 50, à Cardiff de 90 à 100 francs, à Li-

verpool de 70 à 80 francs, à Londres et Glasgow de 100 francs. Les chauffeurs recevaient une rémunération égale, sauf à Londres où elle se tenait entre 112 fr. 50 et 125 francs ; les soutiers, à Liverpool et à Londres, gagnaient respectivement 100 francs et 112 fr. 50. Il faut ajouter que dans les conditions d'engagement on ne trouvait pas trace d'heures supplémentaires, cette innovation française ne semble pas avoir pénétré chez nos voisins. Le matelot, « Jack », est payé pour tout ce qu'il y a à faire.

Deux grandes Compagnies anglaises, l'Orient Line et la Peninsular and Oriental ont adopté le tarif suivant :

Maitres d'équipage	1 ^{re} classe 202 fr.
<i>id.</i>	2 ^e classe 178 fr.
Matelots	115 fr.
Premiers chauffeurs	177 fr.
Chauffeurs et soutiers (européens)	151 fr.
<i>id</i> (indigènes)	76 fr.

D'autres Compagnies pratiquent des tarifs plus réduits. A la Compagnie Harrison Line de Liverpool, à la Prince Line de Londres, les matelots ont 101 francs, les simples chauffeurs 137 francs, les maitres et premiers chauffeurs, 175 francs. La City Line et la Wilson Line accordent à leurs maitres d'équipage 151, 137 et 120 francs, aux premiers chauffeurs 150 et 126 francs, aux chauffeurs 85 et 100 francs (chiffres inférieurs au tarif français du Havre), aux matelots 101, 82 et 105 francs. Les premiers chauffeurs de la Clan Line n'ont que 130 francs (132 fr. 50 au Havre).

A la Compagnie Bibby Line, les premiers chauffeurs ont 137 francs, les simples chauffeurs, tous Chinois, 62 francs seulement. Les matelots européens, remplissant tous une spécialité, timoniers, etc., sont payés 101 francs, tandis que les matelots Chinois ne dépassent pas 62 francs. De même, chez Alfred Hall et Cie, le personnel de la machine se compose de premiers chauffeurs européens à 150 francs, et les simples chauffeurs, tous indigènes, se contentant de 85 francs.

On peut déjà constater que si les salaires sont en moyenne beaucoup plus élevés en Angleterre qu'en France, on relève cependant certains cas où ils sont égaux et parfois inférieurs. Ils sont surtout très haut, dans les grandes Compagnies comme l'Orient Line et la Peninsular and Oriental. Cela tient, en général, à ce que les armateurs anglais embarquent un grand nombre d'indigènes, moins exigeants sur le taux des salaires et sur la qualité de la nourriture ; ils reportent alors sur les matelots européens (1) les économies faites de ce chef.

Compagnies allemandes. — La Hamburg Amerika Linie et le Norddeutscher Lloyd appliquent le tarif suivant : Maîtres d'équipage, 120 et 100 francs ;

1. Ceux-ci sont même divisés en catégories : *ordinary seamen* et *able seamen*, ou matelots de deuxième et de première classe ; il est ainsi possible de ne pas rémunérer d'une façon identique deux hommes dont les aptitudes sont inégales. Il y a sur ce point, en France, une grave lacune dans les contrats de 1900.

Matelots, 81 francs ; Premiers chauffeurs, 114 francs ; Chauffeurs, 82 francs.

D'autres Compagnies y apportent quelques variantes : les maîtres d'équipages touchent 101 francs à la Deutsch Australische, 125 chez Slamon et C^{ie} de Hambourg, 135 à la Hansa Limié ; la solde des matelots s'élève jusqu'à 101 francs (Slamon et C^{ie}) ; enfin celle des chauffeurs varie de 104 francs (Slamon et C^{ie} à 95 francs (Deutsch Australische).

Remarquons que les salaires fixés par le contrat d'engagement peuvent être réduits si, après le commencement du voyage, l'homme est reconnu impropre au travail pour lequel il s'est engagé. Le capitaine porte au livre de bord la décision prise et en remet copie à l'homme. La réduction de salaires court seulement de cette formalité, sauf appel au bureau des gens de mer.

Compagnies Russes. — La flotte volontaire russe, compagnie mi-gouvernementale, mi-commerciale, alloue 135 francs à 190 francs, selon leur classe, à ses maîtres d'équipage et premiers chauffeurs ; aux matelots, divisés en trois classes, 80, 75 et 50 francs.

A la Compagnie mixte de Navigation russe, les matelots ont 72 et 56 francs, ce qui est peu en comparaison des soldes de 120 et 200 francs attribuées aux chauffeurs ordinaires et aux premiers chauffeurs.

Autres Pays. — Les salaires autrichiens sont peu élevés ; le Lloyd autrichien ne donne à ses matelots que 64 francs, 94 francs aux premiers chauffeurs.

A la Compagnie « Transatlantica » de Barcelone, les matelots gagnent 60 francs ; les premiers chauffeurs 90 francs ; les simples chauffeurs 65 à 68 francs.

En Grèce, la moyenne des salaires est de 60 francs pour les matelots, de 80 francs pour les chauffeurs. Les armateurs suédois paient leurs hommes 60 à 65 francs (matelots) et 75 francs (chauffeurs).

Enfin, à la Navigazione Generale Italiana, les soldes suivantes sont allouées : Maîtres d'équipages 90 et 85 francs ; matelots 65 francs ; premier chauffeurs 100 francs ; chauffeurs 92 et 82 francs ; soutiers 60 francs.

En résumé, la moyenne des salaires étrangers, calculée d'après les tarifs de dix-huit compagnies, et en ne faisant état dans cette évaluation que des tarifs « européens » à l'exclusion des gains des indigènes, est la suivante (1) :

Maîtres d'équipage : 123 francs (Tarif du Havre ; 132 fr. 50) (Tarif de Marseille : 100 fr.).

Matelots : 78 francs (Tarif du Havre : 80 fr.) (Tarif de Marseille : 83 fr.).

Premiers chauffeurs : 136 francs (Tarif du Havre : 132 fr. 50). (Tarif de Marseille : 110 fr.).

Chauffeurs : 103 francs (Tarif du Havre : 110 fr.) (Tarif de Marseille : 100 fr.).

La comparaison de cette moyenne — au long cours — avec la moyenne française également au long

1: Voir: *Enquête de la Commission de la Marine, etc.*

cours ne révèle chez nous aucune infériorité marquée ; nous ferons pourtant observer que la moyenne française doit être quelque peu réduite en raison des retenues exercées au profit des Caisses des Invalides et de Prévoyance.

En tenant compte de cette correction, et en faisant entrer en ligne le cabotage, la moyenne générale française devient :

Matelots, 77 francs (à l'étranger : au long cours, 78 francs).

Chauffeurs, 96 fr. 75 (à l'étranger : au long cours, 103 francs).

N'oublions pas que la moyenne étrangère est sensiblement relevée par les seuls salaires anglais ; que, de plus, les salaires effectifs coïncident rarement avec cette moyenne, obtenue par la comparaison de chiffres présentant des écarts considérables (de 60 à 115 francs pour les matelots, de 70 à 150 francs pour les chauffeurs) alors que les soldes françaises, plus unifiées, se rapprochent davantage de la moyenne.

Enfin, si ces tarifs français sont réduits par les droits d'Invalides, il n'y a là aucune cause d'infériorité véritable car l'obtention d'une pension de retraite, refusée aux matelots étrangers, compense, et bien au delà, une légère diminution des salaires.

Le taux des salaires, sensiblement le même en France qu'à l'étranger, n'est donc pas en soi une charge spéciale à l'armement français ; cette charge n'est lourde qu'ajoutée à d'autres que ne connaissent pas nos concurrents. Supprimez ces dernières,

disions-nous dès le commencement de cette étude, celles au moins qui ne dérivent pas de la nature des choses, faites-nous une marine marchande prospère et les armateurs pourront consacrer à l'augmentation des salaires une partie plus importante de leurs capitaux. Mais dans l'état actuel, une augmentation de salaires serait très probablement au-dessus des forces de l'armement. On peut même se demander jusqu'à quel point elle profiterait aux matelots car, étant donnée l'exploitation dont ceux-ci sont victimes, l'augmentation en question accroîtrait les gains des hôteses, des filles et des marchands d'hommes plus que le bien-être du marin et de sa famille.

CHAPITRE III

La condition matérielle des Hommes à Bord

Il convient maintenant de se demander quelle est, à bord du navire, la condition matérielle des hommes de l'équipage au point de vue du logement, de la nourriture, de l'hygiène et de la sécurité contre les accidents de mer. Nous verrons que la plus grande diversité règne en pratique à ce sujet ; que ces conditions matérielles varient avec le genre de navigation entreprise, avec le type du navire, sinon même avec chaque navire. Les textes réglementaires ne peuvent donc que se montrer fort imprécis, si même ils ne font pas absolument défaut.

SECTION I

Le Logement de l'équipage

Les locaux affectés au logement des matelots portent, on le sait, le nom de « poste d'équipage ». Dans

l'ancienne marine, le poste était une simple chambre en travers de laquelle on tendait, en guise de lits, des hamacs, roulés pendant le jour le long du bastingage. Aujourd'hui, les matelots possèdent des couchettes fixées autour du poste en deux étages sauf sur les grands paquebots où le nombre des hommes nécessiterait un espace trop considérable pour une installation de ce genre.

Le poste lui-même est situé, selon les navires, dans tel ou tel endroit. Sur les vapeurs il se trouve parfois dans l'entrepont (c'est ce que l'on appelle le poste en bas); ces postes ne semblent pas très appréciés des hommes, qui les déclarent difficiles à tenir propres et fort sombres. Plus souvent, l'équipage loge sous le gaillard d'avant séparé en deux parties par une cloison; l'une de ces parties est affectée aux matelots, l'autre aux chauffeurs, ceux-ci n'ayant pas les mêmes heures de quart que ceux-là et devant procéder, quand ils ont quitté le travail, à de sérieuses mesures de propreté, évitent ainsi de gêner leurs camarades. On peut seulement reprocher à ces postes d'être parfois trop grands et par conséquent humides.

A bord des voiliers le poste consiste souvent en un rouffle de plein-pied avec le pont sur lequel deux portes donnent accès. Ce type d'installation est très hygiénique car l'aération est facile. Sur les grands voiliers modernes (1), le poste est séparé en deux pié-

1. Ceux de la maison Bordes de Dunkerque par exemple.

ces, réservées chacune à une bordée ; il comprend de plus deux réfectoires (un pour chaque bordée), les hommes sont ainsi dispensés de prendre leurs repas dans le local où ils couchent ; un couloir sépare le poste proprement dit des réfectoires et est garni de porte-manteaux pour les vêtements mouillés, ce qui préserve le poste d'une humidité malsaine.

Les matelots se plaignent des logements qui leur sont affectés ; les critiques les plus fréquentes concernent l'exiguïté des postes. Le Congrès de 1898 par exemple émettait le vœu : « Que l'obligation soit décrétée de ne loger dans chaque poste que le nombre réglementaire d'hommes fixé, lors du lancement du navire, par une commission compétente en la matière ; que la notice suivante soit gravée dans le bois à l'entrée des postes : On ne peut loger ici que tant d'hommes d'équipage (1). » Un autre Congrès, en 1903, demandait « l'institution, dans chaque port, d'une commission chargée de la visite sanitaire des logements de l'équipage à bord de tous les navires » et désirait « que les marins soient représentés à cette commission par un délégué de chaque syndicat ». Un vœu indentique est encore adopté au Congrès de 1904. Les hommes signalent dans leurs postes la permanence de mauvaises odeurs : goudron, cordages, peinture, etc., ils constatent enfin l'absence de lavabos.

1. Le projet de loi du Comité Central des Armateurs de France sur la réglementation du travail à bord donne satisfaction à ce vœu.

Remarquons tout de suite que si ces critiques sont fondées, il n'appartient pas entièrement au législateur d'y porter remède. Aucun règlement n'aura pour effet de chasser des postes d'équipage les odeurs de goudron, de cordages et de peinture ; quant à leur exiguité, il semble difficile d'obliger les armateurs à démolir la partie de leurs navires affectée au logement des hommes pour la reconstruire sur de nouveaux plans. Tout ce que l'on pourrait tenter dans cette voie consisterait à imposer certaines conditions d'hygiène et de salubrité aux navires actuels et certaines conditions de dimensions sur les navires à construire. Dans quelques années, le renouvellement de la flotte produirait, sans atteinte aux intérêts de l'armement, le résultat désiré. Les armateurs n'ont pas d'ailleurs attendu l'élaboration de règlements officiels pour faire bénéficier leur personnel des progrès de la construction ; les grands voiliers modernes, ceux de la maison Ant.-Dom. Bordes de Dunkerque par exemple, en sont la preuve.

Quoi qu'il en soit, les pouvoirs publics sont saisis de la question ; en août 1906 le département de la Marine commençait, par l'intermédiaire de ses représentants dans les ports, une enquête portant sur les aménagements des postes d'équipage à divers points de vue : cube d'air réservé à chaque homme, hygiène, etc... Les résultats n'en sont pas encore connus. Toutefois, en ce qui concerne les paquebots poste, l'Etat ne serait pas fondé à exiger des Compagnies subventionnées la moindre modification aux

aménagements de navires reçus officiellement par une Commission, qui les a jugés entièrement aptes à remplir le service auquel ils sont destinés, par une décision qu'il ne saurait être question de remettre en cause. Toute amélioration devant entraîner des dépenses de la part des Compagnies postales ouvrirait au profit de ces dernières le droit de demander en compensation une revision du taux de la subvention allouée en vertu de leur cahier des charges.

Enfin, sans aller si loin, l'Etat serait-il qualifié pour demander aux armateurs des améliorations dont il néglige de faire profiter son propre personnel ? En effet, il exige que, sur les navires qu'il affrète pour le transport des troupes, chaque soldat dispose d'un cube d'air de 3 mètres (1); or, si nous considérons la flotte de la seule Compagnie des Transports maritimes à vapeur, les cubes d'air réservés aux hommes dans les postes y sont les suivants :

	Matelots	Chauffeurs
	—	—
<i>Algérie.</i> . . .	4 mc. 463	4 mc. 524
<i>Aquitaine.</i> . .	3 555	5 055
<i>Les-Andes.</i> . .	5 789	4 578
<i>Poitou.</i> . . .	3 428	3 200
etc., etc...		

1. Le décret du 28 juillet 1904, applicable dans l'industrie, exige que le cube d'air des locaux affectés au couchage du personnel dans les ateliers, manufactures, etc. ne soit pas inférieur à 14 mètres cubes par personne (Art 1^{er}).

Concluons donc que, dans la flotte actuelle, malgré des imperfections que personne ne conteste, les postes présentent des dimensions souvent très suffisantes ; les améliorations, sur les nouveaux navires, suivront aisément les progrès de l'art de la construction, à la condition peut-être que, dans ce cas, et dans ce cas seulement, les pouvoirs publics y tiennent la main ; il faut éviter que les maisons d'armement secondaires ne sacrifient le bien-être des hommes aux considérations pécuniaires. Si l'augmentation du salaire est une dépense permanente, que les armateurs, dans l'état actuel de la marine marchande, hésitent à engager, il n'en est pas de même des frais occasionnés par l'installation rationnelle d'un poste, frais sans caractère périodique.

Sous les réserves ainsi formulées, le projet du Comité Central des Armateurs sur la réglementation du travail à bord, s'il est voté par les Chambres, comblera, en ce qui concerne le logement des hommes, une lacune de nos lois. D'après ses dispositions, sur tous les navires effectuant des traversées d'au moins quarante-huit heures, chaque homme devra disposer, dans les locaux affectés à l'équipage, de 3 mètres cubes d'air respirable et de 1 m. 50 de superficie horizontale et, dans le local spécialement affecté au couchage, de 2 mètres cubes et de 1 mètre carré. Une inscription gravée en creux à l'entrée de chaque poste indiquera le nombre maximum d'hommes que pourra recevoir chaque poste de couchage.

Les locaux affectés à l'équipage seront repeints et lessivés au moins une fois l'an.

Le même texte spécifie que les couchettes devront présenter des dimensions minimum de 1 m. 83 sur 0 m. 60, un intervalle de 0 m. 75 au moins sera ménagé entre couchettes superposées. Les postes seront garnis d'armoires en nombre suffisant pour tout l'équipage européen et de sièges et de tables pour toute une bordée.

Ce projet des Armateurs est plus libéral envers les gens de mer que celui dont la Fédération Nationale des Syndicats Maritimes propose l'adoption (1); il accorde aux matelots des avantages que leurs propres représentants oublient de demander dans leur projet de loi.

Pays étrangers. — *Angleterre.* — Le Merchant Shipping Act exige que l'emplacement réservé aux marins comporte pour chacun d'eux au moins 72 pieds cubes (2 mc. 044) et 12 pieds carrés. Il est, sous peine d'amende, interdit au capitaine de faire déposer des marchandises dans le logement de l'équipage (art. 210). En fait la moyenne est, paraît-il, de 124 pieds cubes. Les marins n'ont pas de réfectoires, ils se plaignent « de manger là où ils dorment, assis sur un tabouret, leurs plats entre les genoux (2) ».

Allemagne. — La loi allemande sur les gens de mer

1. Voir le *Travailleur de la Mer* du 20 septembre 1906.

2. Sayous. *Le Marin Anglais*.

du 7 juin 1902 contient, dans ses articles 55 et 56, des dispositions extrêmement précises sur l'aménagement des postes : L'équipage a droit à un logement d'espace proportionné au nombre d'hommes et à la grandeur du navire, réservé pour lui et pour ses effets, bien clos et en état d'être aéré. Le Conseil fédéral détermine les dimensions et l'aménagement du logement, l'aménagement des lavabos, salles de bains et lieux d'aisance à bord des navires.

Cette minutie dans la réglementation tranche avec l'absence, chez nous, de toutes dispositions de ce genre.

SECTION II

La Nourriture

Le seul texte de notre législation maritime visant la nourriture des marins du commerce est l'article 76 du décret disciplinaire et pénal de la marine marchande du 24 mars 1852. Il n'est pas inutile de le citer en entier :

« Tout capitaine, maître ou patron qui, hors le cas de force majeure, privera l'équipage de l'intégralité de la ration stipulée avant le départ, ou, *à défaut de convention*, de la ration équivalente à celle que reçoivent les marins de la Flotte, est tenu de payer, à titre de dommages-intérêts, 0 fr. 50 par jour pendant la durée du retranchement à chaque personne composant l'équipage, et peut, en outre, être puni

de 50 à 500 francs d'amende. » L'indemnité est due même en cas de force majeure.

La plus grande liberté est donc laissée aux armateurs pour passer avec leurs équipages toutes conventions relatives à la nourriture (1), l'Administration de la Marine n'a pas à intervenir à ce sujet. Seulement, *à défaut de tout contrat*, la loi a pris soin de ménager une ration équivalente à celle des marins de la Flotte aux marins du commerce, établissant ainsi une base d'appréciation pour le cas où les équipages se plaindraient d'avoir été mal nourris sans être en mesure d'invoquer les termes précis d'un contrat (En ce sens circulaire du 20 mars 1865).

En raison du soin que l'article 76 prend de n'édicter qu'une assimilation sans s'ingérer dans le détail des conventions, il appartient aux tribunaux maritimes commerciaux d'apprécier souverainement, d'après la base donnée, toutes les questions de vivres qui soulèvent les réclamations d'un équipage. Bien que quelques denrées, le vin par exemple, fassent partie de la ration à bord des bâtiments de l'Etat, ces tribunaux seraient fondés à tenir compte, soit

1. C'est en vertu de cette liberté que l'on voit souvent figurer cette clause dans les conditions d'engagement. « L'équipage renonce à toute assimilation entre la nourriture qui lui sera fournie et celle des équipages de la flotte ; les armateurs entendent jouir de la latitude que leur accordent les règlements en vigueur, notamment les circulaires ministérielles des 20 novembre 1865, 2 mars 1884, 31 mai 1902 » (Conditions d'embarquement de la Société des Voiliers Nantais).

des usages des pays, soit des nécessités de la navigation qui justifieraient le remplacement de ces denrées par toute autre considérée comme équivalente dans les circonstances.

A la suite de plaintes contre la nourriture (1), le ministre de la Marine, par circulaire du 31 mai 1862, précisa ce qu'il faut entendre par équivalence : « Cette équivalence, d'après ce texte, ne devait pas être envisagée seulement au point de vue des quantités, mais aussi au point de vue de la nature et de la qualité des vivres. Il y a lieu de remarquer, poursuivait la dépêche, que si les conserves, le porc salé et les légumes secs figurent dans la ration des marins de l'Etat, ces denrées ne sont pas consommées d'une façon exclusive à bord des bâtiments de la Flotte. Quelle que soit la durée des traversées, la viande fraîche ne fait jamais défaut. Une alimentation qui ne consiste qu'en salaisons et en conserves n'est point « équivalente » à la ration des équipages de la flotte. Les procédés frigorifiques de conservation permettent d'avoir des vivres frais en tout temps et d'arriver par là à cette équivalence qui est le vœu de la loi. Qu'on ne le perde pas de vue : l'intérêt de l'hygiène et de

1. Les matelots se plaignaient que les denrées embarquées se limitaient généralement à une provision de lard salé distribué cinq à six fois par semaine, de bœuf en conserve et de morue puis de légumes secs, haricots et riz ; les pommes de terre, d'après eux, étaient rares, la viande et les légumes frais faisaient souvent totalement défaut.

la santé des hommes est en jeu et, faute d'aliments frais, les plus graves inconvénients (épidémies de scorbut, fièvres contagieuses) peuvent se produire à bord et décimer les équipages. »

On objectera à ces considérants du ministre que le vœu de la loi est évidemment d'assurer au marin du commerce une ration équivalente à celle qui lui serait allouée à bord d'un navire de l'Etat se trouvant dans une situation « équivalente », elle aussi, à celle de son bâtiment. Lorsqu'un voilier, allant du Chili ou du Pérou à Saint-Nazaire par exemple, reste en mer trois mois ou davantage, il est douteux que, si ce voilier appartenait à l'Etat, la viande fraîche y fût au bout de quelques semaines distribuée tous les jours, en dépit des procédés modernes de conservation des denrées ; le lard salé et les haricots secs y seraient sans doute aussi fréquents que sur un navire appartenant à un armateur.

Le décret-loi disciplinaire et pénal prévoit les sanctions applicables au cas d'inobservation des prescriptions concernant la nourriture.

L'article 76 punit le capitaine qui a mal nourri ses hommes ; la peine est plus forte s'il a altéré les vivres dans une pensée de lucre (art. 75), ou (art. 94) par le mélange de substances malfaisantes ; ce dernier cas donne lieu à l'application de peines criminelles. La loi, en protégeant les gens de mer, n'atteint que les faits accomplis, son action est strictement répressive. Les mesures préventives, au contraire, font radicalement défaut : la visite que les

règlements imposent au navire avant le départ ne s'étendent pas aux vivres embarqués (Loi du 13 août 1791).

Le principe de l'équivalence avec la nourriture des marins de la Flotte étant ainsi posé, il s'agit d'examiner en quoi consiste celle-ci. D'après le décret du 29 novembre 1897, la ration de chaque personne embarquée sur les bâtiments de la Flotte comprend par jour, quelles que soit ses qualités et situation à bord :

Viande fraîche de bœuf : 400 grammes ;

Viande fraîche de porc ou de mouton : 300 grammes ;

Ou conserves de viande : 250 grammes ;

Ou porc salé : 300 grammes ;

Légumes secs : 100 grammes ;

Ou pommes de terre : 400 grammes ;

Légumes verts (argent) : 0 fr. 04.

Chaque rationnaire reçoit encore 550 grammes de pain d'équipage et 200 grammes de pain blanc ; dans les cas (tout théoriques aujourd'hui) où le pain ferait défaut, il est distribué du biscuit de mer dont la quantité est calculée de telle sorte que 150 grammes de biscuit remplacent 200 grammes de pain. La ration de vin est de 50 centilitres, celle de café de 20 grammes. Toute délivrance de spiritueux est interdite sauf à l'état d'acidulage.

Des rations spéciales sont délivrées, sous le nom de suppléments de chauffe, au personnel de la machine en service devant les feux, dans la machine,

dans les soutes ainsi que dans les embarcations à vapeur. Elles comprennent : 1° par quart de quatre heures (ou quart commencé), 0 l. 125 de vin et 100 grammes de pain ; 2° par jour, une boisson hygiénique étendue d'eau et pour la préparation de laquelle il est alloué 10 grammes de café et 10 grammes de sucre.

Dans la marine marchande, la ration des équipages varie notablement selon les convenances et les ressources des armateurs et le genre de navigation. Le paquebot faisant de nombreuses escales se procure sans difficulté des vivres frais (1) : le voilier long-courrier au contraire reste des semaines et des mois en mer sans toucher terre : la viande salée et les légumes secs composent *ne varietur* le menu de tous les repas (2).

A la Compagnie des Messageries Maritimes, pour prendre un exemple se rapportant au premier type de navires, les rations habituellement allouées comprennent par jour :

Pain, 375 grammes (chauffeurs) ;

Id., 250 grammes (matelots) ;

1. Les grands paquebots sont de plus munis d'appareils frigorifiques grâce auquel les vivres frais se conservent à merveille.

2. Comme viande fraîche on n'a guère que des poules, seuls animaux transportables et faciles à nourrir. Certains voiliers pourvus d'un four parviennent à ne jamais manquer de pain frais ce qui évite l'usage exclusif du biscuit de mer.

Viande fraîche de bœuf, 500 grammes ;
Viande fraîche de mouton, 400 grammes ;
Ou viande fraîche de porc, 300 grammes ;
Ou conserves de bœuf, 250 grammes ;
Porc salé, 300 grammes ;
Légumes frais, 250 grammes.

Il s'y adjoint parfois des aliments variés : œufs, macaroni, morue et sardines salées, café et sucre. Les matelots reçoivent 0 l. 250 de vin, les chauffeurs en ont 0 l. 375 feux éteints et 0 l. 750 feux allumés.

Aux Messageries Maritimes la composition habituelle des menus est la suivante : *Chauffeurs* : à 8 heures : café noir avec pain ou biscuit ; à 10 heures : plat de légumes, plat de viande ; à 5 heures : potage, bouilli, plat de légumes. *Matelots* : à 8 heures : plat de légumes ; à midi : potage et bouilli ; à 5 heures : viande en ragoût (rôti et salade le jeudi et le dimanche).

Passons aux navires de la Société des Voiliers Nantais : la ration s'y compose des denrées et des quantités ci-après :

Viande fraîche, 400 grammes ;
Lard salé, 225 grammes ;
Haricots, 100 grammes ;
Morue, 120 grammes ;
Viande conservée, 225 grammes ;

Il s'y ajoute sucre, café, tafia et 0 l. 40 de vin.

D'une façon générale, sur les voiliers, il vient un moment où le vin embarqué au départ est épuisé : les conditions d'engagement prévoient cette éven-

tualité et, pour dispenser l'armateur d'avoir à en acheter dans un pays où le prix en est peut-être excessif, stipulent qu'à compter de ce moment, l'équipage recevra en remplacement une ration de tafia étendue d'eau. Dans certains pays (Australie et Nouvelle-Zélande, par exemple) la consommation de vin et d'eau-de-vie est absolument interdite à bord par la législation locale ; la douane vient même apposer les scellés sur la partie du navire contenant ces liquides. Les conditions d'engagement disposent alors que l'équipage se contentera de la boisson en usage dans le pays où ces pratiques ont cours.

Les marins naviguant au cabotage sont à quelques égards dans la même situation que leurs camarades des paquebots : leurs navires font de nombreuses escales et peuvent embarquer facilement des vivres frais, mais, à bord des petits caboteurs, caboteurs non pourvus de fours, le pain est souvent remplacé par le biscuit de mer.

Les matelots ont fait entendre contre leur nourriture des réclamations assez vives. M. Rivelli signale que, sur les grands paquebots, si la nourriture est abondante, la qualité en est inférieure, mais il reconnaît néanmoins que les vivres sont l'objet d'une vérification à leur embarquement, garantie qui n'existe pas chez les petits armateurs. Il arrive, surtout sur les voiliers, que, après l'épuisement des vivres frais embarqués pour les cinq ou six premiers jours, quand on ouvre le premier baril de lard salé on s'aperçoit

que l'approvisionnement entier, appartenant au même lot, est rance ; il faut pourtant s'y résigner pour plusieurs semaines. Le Congrès des inscrits maritimes de 1898 demandait « l'amélioration du régime alimentaire avec menu affiché dans le poste et un livre de réclamations soumis au jugement des prud'hommes maritimes ». Ces doléances se reproduisirent au Congrès de 1902 où un vœu fut adopté tendant à obtenir que « les armateurs soient obligés d'afficher dans tous les postes des navires un tableau donnant la composition des rations qui devront être servies à l'équipage et que ces rations varient le plus souvent possible ». Le contrat du travail du 20 août 1906 passé entre le Syndicat des inscrits maritimes de Bordeaux et la Compagnie des Messageries Maritimes donne satisfaction à ce vœu. Il stipule en effet : « Les menus des repas seront affichés dans les différents postes. Le second capitaine et le premier deuxième officier mécanicien devront constamment s'assurer que ces programmes de menus sont affichés, et le commissaire de son côté, veillera, par de fréquentes inspections, à ce que la nourriture soit convenablement préparée et avec tout le soin et la propreté désirable. » (1) Le Congrès de 1903, enfin, demandait : « 1° qu'il soit interdit aux capitaines de se charger de l'alimentation de l'équipage, l'armement devant seul s'occuper de ce soin et le rôle du capitaine consistant à garantir à son équipage la quantité nécessaire et la bonne qua-

1. Voir *Le Travailleur de la Mer* du 20 sept. 1906.

lité des vivres, conformément aux règlements établis ; 2° qu'une commission chargée de vérifier la qualité et la quantité des vivres embarqués pour l'équipage soit constitué à bord de chaque navire. »

Les armateurs objectent que la satisfaction de ces vœux entraînerait des charges qu'ils sont hors d'état de supporter. Si en particulier l'Etat impose, en dehors de toute convention, l'équivalence avec la ration de la Flotte en qualité et quantité, il a négligé d'indiquer comment serait réalisée l'équivalence dans le prix de revient. La ration du marin de l'Etat coûte au Trésor 0 fr. 90 par jour car la Marine, opérant sur des quantités considérables et au moyen de marchés à longue durée, obtient de ses fournisseurs des prix très réduits ; la situation des armateurs est tout autre, la même ration leur reviendrait à 2 francs environ, et même, en l'état actuel, la ration ordinaire du matelot français est d'un prix plus élevé que celle des matelots d'autres nations. Cette supériorité n'est pas douteuse si on compare cette ration avec celle des équipages italiens, espagnols ou grecs : quant aux équipages anglais, n'oublions pas que les armateurs de ce pays ayant la possibilité de recruter leur personnel parmi des indigènes (malabars et autres) sans être gênés par la règle sur la composition nationale de l'équipage font sur la nourriture de ceux-ci des économies dont profitent les matelots européens.

Le projet de loi sur la réglementation du travail et des effectifs à bord des navires de commerce sou-

mis à la Commission de la Marine au Sénat contient dans son titre IV (art. 24 et 25) des dispositions importantes sur la nourriture du personnel embarqué et dont voici les principales : Des règlements d'administration publique auront à déterminer les bases de la ration journalière, à délivrer aux différentes catégories du personnel porté au rôle d'équipage, ainsi que les conditions de conservation à bord, de visite et de délivrance des vivres de l'équipage. En cas de force majeure, la ration pourra être réduite après avis du médecin du bord et des intéressés (1) ; il sera alors dû à chaque homme une indemnité représentative du retranchement subi. Il sera interdit au capitaine de se charger à forfait de la nourriture du personnel embarqué, ou de trafiquer, de quelque manière que ce soit, d'objets d'alimentation ou de boissons quelconques.

Les inscrits maritimes demandent qu'on ajoute au projet de loi un article ainsi conçu : Sur tous les navires transportant des passagers, un cuisinier, spécialement et uniquement affecté au service de l'équipage et *ne relevant que de lui*, sera embarqué. La cuisine de l'équipage sera complètement séparée des autres cuisines du bord (Voir le *Travailleur de la Mer* du 20 septembre 1906).

1. La Fédération Nationale des Syndicats maritimes demande même que le capitaine ne puisse jamais passer outre à un avis défavorable (*Travailleur de la Mer* du 20 septembre 1906).

Le projet de loi, élaboré par le Comité Central des Armateurs sur la réglementation du travail spécifie de son côté, avec plus de précision que le projet officiel et sans se référer à une profusion de règlements d'administration publique futurs, que « tout navire devra être pourvu de provisions saines, de bonne qualité et suffisantes pour la traversée projetée jusqu'au premier port d'escale ». Il enjoint aux navires naviguant au long cours ou au cabotage international « d'avoir à bord une quantité d'eau douce et des approvisionnements en biscuits et farine, viandes ou équivalents répondant aux besoins de l'équipage pendant deux fois la traversée prévue jusqu'au premier port d'escale. Le calcul des quantités suffisantes sera fait d'après un tableau d'équivalence établi par un règlement d'administration publique. Le capitaine sera tenu de s'approvisionner de vivres frais chaque fois que les circonstances le permettront. »

Le même texte pose en principe que les aliments destinés à l'équipage seront sains, de bonne qualité, en quantité convenable et d'une nature appropriée au voyage ; la composition de la ration distribuée sera équivalente à celle de la Flotte.

Donnant satisfaction aux vœux des inscrits maritimes, le projet de loi des armateurs décide que l'accomplissement et le contrôle de ces prescriptions seront assurés d'après le tableau d'équivalence susmentionné. « Ce tableau ainsi que la composition des rations distribuées seront affichées en permanence dans les postes du personnel. A chaque distribution, le per-

sonnel pourra déléguer, à tour de rôle, un de ses membres pour vérifier les quantités distribuées (1) ».

Pays étrangers. — *Angleterre.* — En Angleterre, d'après M. Sayous (*Le Marin Anglais*), la nature et la quantité des vivres auxquels ont droit les matelots font l'objet d'ententes spéciales. L'Etat n'intervient pas dans ce domaine, il n'impose ni menu, ni même de minimum ; il a seulement rendu obligatoire certaines rations de jus de citron comme anti-scorbutiques. Il exige encore l'insertion, au rôle d'équipage d'une liste de provisions qui devront être fournies à chaque marin (art. 114, Code maritime).

En ce qui concerne la qualité des vivres, l'article 206 du Code maritime ordonne l'inspection des barils de bœuf et de porc, des viandes et des légumes conservés en boîtes, ainsi que des tonneaux de farine, de biscuits et d'eau destinés à l'équipage (en France il n'existe, on le sait, aucune mesure préventive) lorsqu'il s'agit de gagner, depuis le Royaume-Uni, un port au delà de Suez, du Cap Horn ou du Cap de Bonne-Espérance.

Si trois ou plus de trois matelots ont à se plaindre de la nourriture, il leur est loisible de s'adresser aux autorités maritimes : si la réclamation est reconnue

1. Mentionnons encore que les retranchements opérés sur la ration donneront lieu, sauf le cas de force majeure et celui de retranchement de boisson fermentée pour punition, à l'allocation d'une indemnité représentative. Il sera enfin interdit au capitaine de prendre la nourriture à forfait.

juste, le capitaine est condamné à l'amende sans préjudice des mesures jugées nécessaires par un expert ; l'équipage a-t-il protesté à tort ? Chacun des plaignants sera passible de la confiscation au profit de l'armateur d'une semaine de salaires au maximum (art. 198 du Merchant Shipping Act).

Pendant longtemps on a inséré dans le rôle d'équipage un ancien tableau connu sous l'appellation de « Provisions Scale » et dont le nom populaire est *Pound and Pint*. Cette « échelle traditionnelle des vivres » comprend par semaine :

Pain, 7 livres ;
Bœuf, 6 livres ;
Porc, 3 liv. $3/4$;
Farine, 1 liv. $1/2$;
Pois, 1 litre ;
Riz, $1/2$ litre ;
Thé, $7/8$ d'once ;
Café en grains, 3 onces $1/2$;
Sucre, 14 onces ;
Eau, 21 litres.

Les marins anglais reprochent à cette échelle traditionnelle son extrême monotonie. C'est pour répondre à leurs vœux que la Seamen's Union a proposé un autre tableau qui ajoute aux aliments du précédent des denrées extrêmement variées : pommes de terre, saumon, harengs, sardines, cacao, lait concentré, haricots, fromage, sirop, confitures, tomates, etc...

Allemagne. — La loi allemande sur les gens de

mer permet de réduire les rations en cas d'accidents ou de prolongation de voyage. L'homme a alors droit à une indemnité proportionnée aux privations subies.

Hollande. — Le Code de commerce hollandais exige, dans son article 397 (1), que le rôle d'équipage contienne, entre autres mentions, la désignation de la nourriture ou de la ration que chaque homme recevra par semaine dans les temps ordinaires.

Russie. — En Russie, le capitaine est tenu d'embarquer des vivres en quantité suffisante pour parer aux retards susceptibles de se produire.

En principe, les hommes ont droit à la ration quotidienne des matelots des navires de guerre russes.

Si, par suite de la nécessité, les rations ont dû être réduites, le capitaine doit compenser par une augmentation de salaires la réduction opérée sur les vivres (Code de commerce russe, art. 291 à 296) (2).

Italie. — Sur les navires de la Navigazione Generale Italiana, chaque matelot reçoit par jour 350 gr. de viande conservée et 300 grammes de pommes de terre auxquels sont ajoutés 150 grammes de riz, de légumes ou de pâtes.

Consommation de l'alcool à bord des navires de commerce. — A la question de la nourriture de l'équipage se rattache celle de la consommation de l'alcool à bord des navires de commerce. L'usage

1. Autran, VIII, 245.

2. Autran, X, 552.

général dans la marine marchande est de délivrer le matin, à 7 h. 1/2 environ, un premier déjeuner composé de café avec pain ou biscuit et une ration de tafia de 0 l. 04 contenu dans un récipient appelé « boujaron » (1). Après des travaux pénibles on distribue ordinairement une ration supplémentaire d'eau-de-vie. Tout cela, au moins chez les armateurs du Nord et de l'Ouest, les équipages du Midi étant plus sobres. Parfois même, pour tenir la bordée de quart éveillée, vers 5 heures du matin, au moment où le sommeil gagne les plus énergiques, certaines maisons d'armement (2) accordent un boujaron supplémentaire.

Il est douteux que cette mesure produise le résultat attendu, une ration d'eau-de-vie à jeun (3), ou quand l'homme est déjà fatigué, ne peut qu'être préjudiciable à sa santé et à sa lucidité d'esprit ; contraire, par suite à la sécurité générale en mer.

Sur les paquebots de la Compagnie des Messageries Maritimes, il n'y a pas régulièrement de ration d'alcool. Les distributions, ou buvandes, quand elles ont lieu, sont de 0 l. 04 de cognac à 40 degrés *étendus d'eau* et additionnés de sucre. Le cognac n'est donc en aucun cas consommé pur. Les chauffeurs reçoivent

1. Ou qui encore porte le nom bizarre de « bigorneau de la vache », en raison, disent les marins, de son exigüité.

2. La maison Antoine-Dominique Bordes, par exemple.

3. Régulièrement le marin ne devrait pas boire ce tafia sans avoir mangé, mais c'est ce qu'il fait toujours, cependant, pour mettre son boujaron « à l'abri du roulis », dit-il.

vent 0 l. 75 de vin, mais jamais d'eau-de-vie, lorsque les feux sont allumés. Des rations supplémentaires sont exceptionnellement délivrées à la suite de grands travaux et suivant la saison (1).

La Compagnie des Chargeurs Réunis accorde par jour à ses équipages 0 l. 06 de tafia à 48 degrés, à l'état pur, sans préjudice de la double ration de vin des chauffeurs devant les feux et de l'acidulage délivré dans les zones torrides.

La ration des marins embarqués sur les navires de la Compagnie Fraissinet ne comprend pas d'alcool mais simplement du vin. Cette Compagnie alloue, sous les tropiques seulement, une ration de tafia mais à l'état d'acidulage, c'est-à-dire étendue d'eau, dans la proportion de 1 litre pour 4 litres d'eau. Cet acidulage est ainsi titré à 10 degrés (2).

La Compagnie des Bateaux à Vapeur du Nord, de Dunkerque, ne distribue pas de boisson alcoolique mais le capitaine remet tous les dix jours à chaque homme la somme nécessaire à sa nourriture pendant une période égale ; le matelot en fait l'emploi qui lui semble préférable. Au point de vue spécial de l'alcoolisme cette pratique peut être fort dangereuse.

1. Ajoutons qu'aucune provision particulière de spiritueux n'est tolérée à bord, et que les marins n'ont aucun moyen de se procurer de l'alcool, du moins autant que le permet une surveillance incessante.

2. La même Compagnie permet aux hommes d'embarquer de l'absinthe, au moins à ceux qui en usent modérément (3) et sur autorisation des officiers.

La suppression de la ration d'alcool, désirable pour l'hygiène de l'équipage et la sécurité de la navigation, coûterait fort cher à l'armement, car il faudrait la remplacer par des boissons chaudes, thé par exemple, beaucoup plus dispendieuses ; elle causerait de plus chez les matelots de vives protestations et, selon certains armateurs, serait le prétexte d'une grève (1) ; elle aurait enfin contre elle les capitaines qui voient un moyen commode de stimuler l'ardeur de leurs hommes dans la promesse, toujours efficace, d'un boujaron supplémentaire. Ajoutons enfin que le fléau de l'alcoolisme est moins dû à la délivrance de rations de 0 l. 04 (2) qu'aux habitudes d'intempérance du matelot qui, à peine débarqué, dépense au cabaret les gains échappés aux vols divers dont il est victime de la part de ses exploiters (3).

1. D'après la maison Worms et C^{ie} une grève ne serait pas à craindre car les dirigeants des syndicats d'inscrits maritimes, presque tous antialcooliques, ne conseilleraient pas une grève fondée sur ce motif.

2. Il peut résulter aussi de ce fait que le vin d'équipage est fortement alcoolisé (12 à 13°) ; le fournisseur lui donne ainsi à bon compte une qualité qui lui permet de se conserver.

3. La question de la consommation de l'alcool dans la marine marchande a fait l'objet, en 1906, d'une enquête de la Ligue Nationale contre l'Alcoolisme, enquête dont l'obligeance du Secrétaire général de la Ligue nous a permis de connaître les résultats.

SECTION III

Les Mesures Sanitaires

Le succès de l'expédition maritime dépend au premier chef de la santé de l'équipage. On concevrait donc que le législateur se fût appliqué à la détermination des conditions sanitaires dans lesquelles doit s'effectuer le voyage. Actuellement, les navires portant plus de cent personnes sont obligés d'avoir un médecin à bord ; quand l'effectif ne nécessite pas la présence d'un médecin, l'armateur est tenu de munir son navire d'un coffre à médicaments dont la composition est déterminée par une commission officielle selon le personnel embarqué et la durée du voyage (Ordonnance du 4 août 1819). La nomenclature des médicaments obligatoires date du 3 juillet 1896. Les pharmaciens des ports ont du reste en magasin des coffres tout préparés dont l'assortiment est établi d'après les prescriptions réglementaires. Ce coffre reste entre les mains du capitaine auquel il est remis de plus un manuel pratique de médecine.

Plusieurs maisons d'armement insèrent dans leurs conditions d'engagement une clause suivant laquelle les engagements pris avec les hommes ne seront définitifs qu'après visite satisfaisante d'un médecin. Les infirmités dont la découverte provoque le plus

souvent la rupture de l'engagement sont les maladies vénériennes et les hernies. Les conditions de la Compagnie des Chargeurs Réunis portent encore que les hommes devront se laisser vacciner en cours de voyage, s'ils ne présentent un certificat constatant qu'ils ont subi cette opération avec succès depuis peu de temps.

Les matelots embarqués sur les paquebots des grandes compagnies sont des privilégiés au point de vue sanitaire comme à beaucoup d'autres. La présence d'un médecin à bord, médecin qui n'est choisi que sur de sérieuses références et dont l'avis doit être provoqué par le capitaine dans des circonstances délicates leur donnera plus de sécurité que l'usage d'un manuel de médecine par un capitaine que l'exercice de la profession maritime a peu familiarisé avec la pathologie et la thérapeutique.

Le règlement des bords de deux de nos grandes compagnies précisent le rôle du médecin sur leurs paquebots.

Aux Messageries Maritimes, le docteur propose au capitaine toutes les mesures d'hygiène que lui paraît réclamer la santé de l'équipage et des passagers et se concerta avec lui pour leur exécution. Il passe une inspection minutieuse du personnel du navire, au point de vue sanitaire, toutes les fois qu'il en reçoit l'ordre du capitaine. Tous les matins, il procède à la visite des hommes malades et entend ceux qui auraient été indisposés depuis la veille. Cette visite terminée, il s'entend avec le commandant au sujet des disposi-

tions particulières que peut exiger l'état des malades.

Sur les navires de la Compagnie Transatlantique, le médecin passe également la visite de tout l'équipage, matelots, chauffeurs et personnel civil ; il signale ceux des hommes de chaque catégorie qu'il ne croit pas capables de remplir les fonctions pour lesquelles ils sont engagés. En cas de besoin, il procède, avant le départ, à la revaccination de l'équipage et des passagers d'entrepont. Deux fois par semaine au moins, et plus souvent s'il le juge nécessaire, a lieu par ses soins l'inspection de l'équipage et la visite des différents postes des matelots, des chauffeurs et des entreponts à passagers. La désinfection fréquente des différentes parties du navire par des procédés qu'il juge convenables, s'effectue à sa diligence. Le bon état d'entretien et d'étamage des objets en cuivre de la cuisine sont enfin de son ressort.

On sait que le scorbut est l'une des maladies les plus redoutées à bord des navires. On la prévient en faisant une large part dans l'alimentation des hommes aux fruits et légumes frais, le plus souvent sous forme de citron.

Ce fruit n'a pas en lui-même une propriété spéciale contre le scorbut, il est employé surtout parce qu'il est de conservation facile ; tous les produits végétaux frais ont des propriétés antiscorbutiques. C'est pourquoi, le Conseil supérieur de Santé de la Marine s'est prononcé contre l'emploi du lime-juice en honneur dans la marine anglaise, car, pour

le conserver, on est conduit à l'additionner de salicylate de soude préjudiciable à l'organisme ; ce Conseil supérieur estime même qu'il n'y a pas lieu de préciser, ni surtout de spécifier le jus de citron comme approvisionnement contre le scorbut (Voir circulaire du 9 mars 1895). Par cette même circulaire, le ministre de la Marine priait les autorités maritimes « de signaler aux armateurs l'importance des vivres frais et de leur rappeler les graves responsabilités civiles et pénales qu'ils encourraient dans le cas où une maladie se déclarerait à bord par leur faute ou simplement par suite de leur négligence ».

Les lacunes que présente notre législation au sujet des mesures d'hygiène à prescrire sur les navires seraient comblées par les projets actuellement en discussion sur la réglementation du travail à bord et surtout par le projet de loi élaboré par le Comité central des Armateurs de France. D'après ce dernier texte « l'équipage devra disposer d'un nombre de lavabos tel que la moitié des hommes de la bordée de quart puisse en faire usage simultanément ; à bord des navires à vapeur dont le nombre des hommes de la machine sera supérieur à dix, il devra y avoir un local spécial affecté à leurs soins de propreté ; ce local sera pourvu des installations appropriées et placé le plus près possible des chaufferies ; des cabinets d'aisance seront affectés à l'équipage ; ils devront être convenablement éclairés, ventilés et pouvoir être nettoyés à grande eau ; ils

seront repeints et lessivés au moins une fois l'an ; enfin, quand l'équipage sera supérieur à quinze hommes, on devra ménager un local spécial pour l'isolement des hommes malades (1). »

Pays étrangers. — *Angleterre.* — L'article 203 du Merchant Shipping Act exige qu'un inspecteur médical examine, sur la demande de l'armateur ou du capitaine, tout marin demandant un emploi à bord du navire et donne au surintendant un rapport signé de lui indiquant s'il est en état de servir à la mer.

Spécialement en ce qui concerne le scorbut, une ration de citron ou de lime-juice et de sucre devient obligatoire dès que l'on est depuis plus de dix jours en mer (2).

Allemagne. — On citera dans la législation allemande une disposition d'après laquelle le capitaine peut congédier, avant l'expiration de son temps de service le matelot qui, atteint d'une maladie vénérienne, constitue un danger pour les autres personnes se trouvant à bord (art. 70. Loi du 7 juin 1902).

1. Mentionnons encore que ce projet prévoit contre le scorbut des mesures préventives en harmonie avec l'avis du Conseil de Santé de la Marine cité plus haut.

2. Il faut ajouter que le Board of Trade a, en dehors des cas d'épidémie, des pouvoirs assez médiocres.

SECTION IV

Les Mesures de sécurité

Selon le mot célèbre de M. Dollfus de Mulhouse, le patron doit à l'ouvrier autre chose que le salaire : il est débiteur de la sécurité de l'ouvrier. Cette conception du rôle du patron s'applique entièrement à l'industrie des transports maritimes, où les dangers sont d'une autre gravité que dans l'industrie terrienne. Nous allons donc examiner les mesures prises pour prévenir les accidents les plus à craindre (naufnage ou incendie) et comment, l'événement s'étant produit, on tentera d'en atténuer les conséquences.

Des périls auxquels est exposé le navire, il en est peu de plus sérieux que celui qui résulte d'un chargement excessif. Pour mettre un terme à cet abus, la loi anglaise oblige chaque navire à porter sur la coque, à l'avant et à l'arrière, deux marques apparentes, scientifiquement déterminées — c'est la ligne de charge — qu'il est interdit de dépasser ; si les points de repère sont immergés, le navire est déclaré innavigable (art. 437 et suiv. du Merchant Shipping Act).

La législation française n'édicte pas de mesures spéciales contre les chargements excessifs, exception faite du décret du 1^{er} février 1893 relatif aux appareils à vapeur à bord des navires de commerce. « Le pro-

priétaire, dit le décret, fait connaître les hauteurs de la ligne de flottaison correspondant au déplacement maximum, rapportées à des points de repère invariablement établis au dessus de cette flottaison, à l'avant, à l'arrière et au milieu du bateau. » A plusieurs reprises on a signalé la lacune que la législation de notre pays présente sur ce point, disait M. Fromageot au Congrès International de la Marine marchande (en août 1900) ; mais jusqu'à présent, le Parlement n'a été saisi d'aucun projet de loi sur ce sujet (1).

En dehors de cette précaution fondamentale, il faut se préoccuper d'assurer à chaque navire, pour le cas où le sinistre se produirait, la disposition de moyens de sauvetage. C'est l'objet du décret du 23 juin 1903 réglementant le nombre d'embarcations et d'engins de sauvetage que chaque navire doit posséder selon son tonnage et sa destination.

Ajoutons que, dès à présent, la loi du 19 avril 1906 sur les primes à la Marine marchande, punit de la suppression d'une partie de la compensation d'armement les infractions aux prescriptions concernant les conditions du travail, la sécurité et l'hygiène à bord, sans préjudice de poursuites contre les délinquants pour infractions aux lois et aux règlements en vigueur (Art. 18. L. 19 avril 1906).

Mais lois et décrets seraient évidemment impuis-

1. Le projet de loi du Comité Central, déjà cité, comblerait entièrement cette lacune, s'il était adopté.

sants si les armateurs eux-mêmes ne prenaient les mesures nécessaires pour éviter les sinistres ou en atténuer les conséquences. Ils sont en cela les premiers intéressés et il semble bien que les règlements officiels n'ont pas à stimuler leur zèle. Les manœuvres des embarcations de sauvetage et les exercices d'appel aux postes en cas d'incendie sont notamment l'une des préoccupations des capitaines, comme en témoignent les extraits suivants de rapports de voyage.

Vapeur *Aquitaine*. Voyage du 20 septembre au 29 novembre 1903. Exercice dans le port de Gênes le 20 septembre : « J'ai profité de cette journée pour faire l'exercice des embarcations. Les canots étant tous saisis à leur poste respectif, avec les étuis en place, ont été mis à la mer en cinquante minutes par les matelots seulement. Il est évident que nous aurions mis la moitié moins de temps si tout le monde avait été à la manœuvre. »

Vapeur *Amiral-Hamelin*. Rapport daté de Port-Saïd, 24 juillet 1902. « La manœuvre des embarcations a été faite, tout fonctionne très bien, les canots vont dehors avec une très grande facilité. »

Vapeur *Amiral-Duperré*. Rapport daté de Colombo, 4 octobre 1903. « Le 2 octobre, manœuvre de mise à l'eau des embarcations tribord arrière et babord avant avec deux bordées ; l'embarcation du bord arrière a été mise à l'eau en deux minutes, l'autre l'a été en cinq minutes. » Etc...

Complétons ces extraits de rapports de comman-

dants par une citation du règlement de la Société Générale des Transports maritimes, concernant les dispositions à prendre en cas d'accidents.

« *Abandon.* — Au commandement de « Les embarcations à la mer » chaque homme se porte à l'embarcation qui lui est désignée sur le rôle d'abandon et aide à la mise à l'eau.

« *Incendie.* — Les deux bordées de chauffeurs non de quart, sous les ordres de deux officiers de la machine non de quart, se portent aux pompes à incendie. Le personnel du restaurant, sous les ordres de l'officier de pont non de quart, se munit de seaux et fait la chaîne. L'équipage du pont, sous les ordres du second et du maître, éloigne les manches à incendie. Les deux timoniers de quart transportent sur le lieu de l'incendie les bombes Labbé.

Pays étrangers. — *Angleterre.* — D'après l'article 458 du Merchant Shipping Act, tout contrat d'engagement implique une obligation tacite pour le propriétaire et le capitaine d'employer tous les moyens en leur pouvoir pour assurer la navigabilité du navire pour le voyage au moment du départ et pour le tenir en même état au cours de la route. De plus (art. 459 et 462) les agents du Board of Trade ont le droit de retenir au port les navires anglais ou étrangers en mauvaises conditions de sécurité (*unsafe*) par suite de causes au nombre desquelles figure l'insuffisance d'équipage (*undermanning*).

Russie. — Extrayons du règlement de la Compa-

gnie mixte de Navigation russe les dispositions suivantes : « On fait, tous les jours, à 5 heures du soir, un simulacre de sauvetage ; les passagers y participent ; les pompes à incendie sont mises en batterie ; on manœuvre au moins l'une des embarcations, on graisse tous les engrenages. Des vivres en quantité, ainsi que des couvertures de laine ne quittent jamais les embarcations, les vivres sont renouvelés à chaque voyage, l'eau toutes les semaines. » Ces prescriptions minutieuses, si elles sont bien observées, donnent évidemment de grandes garanties de sécurité.

Le projet de loi sur la réglementation des effectifs et du travail à bord des navires de commerce, tel qu'il est actuellement discuté à la Commission de la Marine au Sénat, prévoit diverses mesures visant la sécurité, la salubrité et l'hygiène sur les navires. Ainsi, tout navire de plus de 25 tonneaux devra, avant d'être mis en service, subir la visite d'une commission qui s'assurera que les différentes conditions de sécurité et de salubrité fixées par l'article 1^{er} du projet de loi sont rigoureusement remplies (y compris l'obligation d'un effectif minimum, nécessaire au service par quarts). Si aucune observation n'est faite par cette commission, l'autorité maritime délivrera dans les vingt-quatre heures un permis de navigation. Au cas contraire, la délivrance du permis sera suspendue jusqu'à ce qu'une nouvelle visite démontre qu'il a été tenu compte des observations de la commission.

Ce même projet contient une série de dispositions qui, complétées par les règlements d'administration publique annoncés, formeraient une réglementation d'ensemble des mesures à prendre pour garantir aux équipages de bonnes conditions matérielles d'installation à bord. Particulièrement, les procédés d'aération et de nettoyage, l'étanchéité, la salubrité, l'état des aménagements, l'habitabilité, en un mot l'hygiène des locaux de toute nature, ainsi que des personnes embarquées à quelque titre que ce soit, la bonne préparation et la conservation des vivres, des liquides et de l'eau potable (1), seront déterminées par des règlements d'administration publique.

Ces règlements fixeront encore : 1° le nombre et la disposition des cloisons étanches, le nombre et le fonctionnement des objets d'armement et de rechange, ainsi que le matériel médical et pharmaceutique déterminé d'après la durée de la navigation et l'effectif embarqué ;

2° L'installation à bord et le fonctionnement des embarcations et des appareils ou engins de sauvetage disposés tant en vue d'un naufrage qu'en vue d'un accident individuel ou encore pour la facilité des communications avec la terre en cas de sinistre ;

1. La Fédération des Syndicats maritimes propose même cette adjonction au projet de loi : L'administrateur de l'Inscription maritime doit faire une enquête très sévère toutes les fois que tout ou partie de l'équipage lui adressera une plainte contre les vivres, la boisson et la nourriture (*Travailleur de la Mer* du 20 septembre 1906).

3° Les règles générales d'après lesquelles sera calculé le tirant d'eau maximum ainsi que la nature et les conditions d'apposition des marques signalant ce maximum sur la coque des navires ;

4° Les règles générales servant à déterminer le nombre maximum de passagers à embarquer sur les navires faisant ce genre de service ;

5° Enfin et généralement, toutes les mesures qu'il deviendrait nécessaire de prendre pour diminuer les risques de la navigation maritime ;

On voit par cette énumération quelle sera la portée et l'étendue de ce projet de loi. Le Parlement, et surtout le Conseil d'Etat nous donneraient là une refonte complète des dispositions concernant la condition matérielle des hommes à bord.

On peut seulement reprocher au texte officiel un abus de renvois sur tous les points importants à des règlements d'administration publique qui risquent de se faire attendre longtemps. Le projet de loi du Comité Central des Armateurs, dont nous avons déjà eu l'occasion de citer les dispositions, n'a pas cet inconvénient. D'après lui « le navire doit avoir sa coque étanche, solide et suffisamment forte pour la navigation qu'il doit entreprendre ; il sera muni des appareils nécessaires au service auquel il est destiné. Les appareils moteur et évaporatoire devront satisfaire aux conditions d'installation et de fonctionnement actuellement exigées par le décret du 1^{er} février 1893.

Réparant l'oubli qu'ont commis toutes nos lois

antérieures relativement à la détermination de la ligne de charge, il fait apposer sur la coque du navire, au milieu de la longueur, sur chaque bord, une marque correspondant au tirant d'eau maximum et indiquant d'une façon apparente la limite supérieure d'immersion en eau salée.

Enfin, dans la partie relative aux moyens de sauvetage, on remarque les dispositions suivantes : « Les navires ne transportant pas de passagers devront avoir sous portemanteaux une ou plusieurs embarcations de sauvetage suffisantes en nombre et en capacité pour contenir tout leur équipage, d'après la règle posée à l'article 18 du décret du 26 juin 1903. Il conviendra qu'il y ait à bord un nombre de bouées égal au nombre des embarcations de sauvetage, autant de ceintures et de gilets de sauvetage que de personnes se trouvant à bord... Ils seront munis d'un canon, ou fusée, ou cerf-volant porte-amarres. L'installation, le fonctionnement et l'entretien des engins et appareils ci-dessus seront conformes aux dispositions actuellement en vigueur prévues par l'arrêté ministériel du 2 mai 1904 ». On ne saurait évidemment trouver dans les autres projets en discussion autant de sagesse et de prudence.

CHAPITRE IV

La Réglementation du Travail

Aucune disposition législative ou réglementaire n'est intervenue jusqu'à ce jour pour organiser le travail à bord des navires de commerce. Néanmoins cette organisation existe en fait, dans toutes les marines, fondée sur un usage général : la division de l'équipage en bordées chargées de prendre à tour de rôle la garde (ou le quart). Nous aurons, dans la suite de ce chapitre, après avoir décrit cette organisation, à passer en revue les critiques qu'elle soulève de la part des gens de mer, puis à examiner le projet de loi actuellement en cours de discussion sur la réglementation du travail et des effectifs à bord ainsi que les critiques que lui adressent les armateurs. Ces derniers, de leur côté, mènent campagne pour l'adoption d'un contre-projet qui donne satisfaction aux desiderata des gens de mer sans compromettre, comme à leur sens le projet officiel, les intérêts de l'armement.

§ 1. — *L'organisation actuelle*

On sait que la durée de la journée de travail est déterminée, en ce qui concerne la « grande industrie » (ateliers employant plus de vingt personnes) par le décret-loi du 9 septembre 1848 qui la limite à douze heures. En ce qui concerne les établissements employant dans les mêmes locaux des hommes, des femmes et des mineurs de 18 ans, la loi du 30 mars 1900 assigne à la journée de travail un maximum qui, depuis le 1^{er} avril 1904, est de dix heures.

Ces deux textes sont inapplicables à l'industrie des transports maritimes, dans laquelle d'ailleurs la nature des choses et l'extrême diversité des genres de navigation semblent incompatibles avec toute réglementation précise. Mais, si jusqu'à ce jour aucune loi n'est intervenue en cette matière, en pratique l'organisation du travail à bord s'est faite à peu près partout sur un modèle commun : la division du temps en quarts et du personnel en bordées. En France, les contrats de 1900 signés entre les armateurs et les syndicats d'inscrits, à la suite des grèves de la même année, ont établi des principes dont s'inspirent aujourd'hui les contrats d'engagement.

Le Contrat de 1900. — Il n'est pas inutile, au début de ce chapitre, de citer les termes mêmes du contrat

signé le 21 août 1900 à Marseille, type bien caractérisé de contrat collectif.

ARTICLE PREMIER. — A la mer et pendant les mouvements des navires dans les ports, les inscrits maritimes doivent en tout temps les services de leur spécialité, notamment pour les appareillages, mouillages, manœuvres du bâtiment, la propreté du matin, lorsque la sécurité du bâtiment ou de sa cargaison est en jeu et enfin dans tous les cas de force majeure.

ART. 2. — Hors de ces circonstances, ils ne sont astreints, en dehors de leurs quarts, à aucun service gratuit, mais ils ne peuvent se refuser à exécuter les ordres qui leur sont donnés.

ART. 3. — Tout travail accompli en dehors des circonstances spécifiées à l'article premier, à bord ou hors du bord pendant le service, toute manipulation de charbon et de marchandises donnent lieu à l'application d'heures supplémentaires.

ART. 4. — Les heures de service sont réglées ainsi qu'il suit : *à la mer*, quarts de quatre heures alternant avec des périodes de repos de quatre heures pour les marins et de huit heures pour les chauffeurs et soutiers.

ART. 5. — *En rade et dans le port*, les premiers chauffeurs, chauffeurs et soutiers prennent le service à 7 h. du matin et le quittent à 5 h. du soir. Ils ont droit, pendant ce temps, à un repos de deux heures, pour prendre leurs repas, au milieu de la journée.

ART. 6. — Les capitaines d'armes, timoniers, poin-

teurs, matelots, prennent le service à 6 h. du matin et le quittent à 6 h. du soir. Ils ont droit à trois repos d'une heure pour prendre leurs repas.

ART. 7. — La bordée de quart assure la garde pendant la nuit.

Le même contrat dispose que les heures supplémentaires seront payées 0 fr. 50 aux chauffeurs et soutiers, 0 fr. 40 aux matelots (1).

Les conditions d'engagement des grandes compagnies de navigation sont rédigées en harmonie avec ce contrat fondamental.

Aux Messageries Maritimes, le matelot doit ses services en tout temps et sans supplément de solde dans les diverses éventualités prévues par l'article 1^{er} du Contrat de 1900, notamment dans les cas de force majeure ou de nécessité immédiate dont le capitaine est seul juge. Les heures supplémentaires y sont payées 0 fr. 50 et 0 fr. 40 comme il est stipulé au contrat, mais de plus il est alloué 0 fr. 50 par tonne de charbon manipulé, à répartir également entre tous les hommes employés à cette opération, chauffeurs ou matelots.

Le service du pont à la mer est fait par deux bor-

1. Ce contrat, passé entre les armateurs (Syndicat marseillais de la Marine marchande) et les inscrits maritimes, a été contresigné par l'amiral Besson, alors chef du service de la Marine à Marseille, dont la fermeté et l'esprit de conciliation ont réussi à éviter de graves désordres durant la période qui a précédé la signature de cet acte. Il faut en remercier cet officier général qui, en même temps que brave marin, a su se montrer, diplomate habile et arbitre écouté.

dées et par quarts de quatre heures. Au mouillage en rade et dans les ports, il est réglé par le capitaine, soit par bordées et par quarts de quatre heures, soit par journées de 6 h. du matin à 6 h. du soir, avec interruption de trois heures pour les repas.

Le service du personnel de la machine est fait à la mer par trois bordées et par quarts de quatre heures (chaque homme fait donc huit heures). Au mouillage en rade et dans les ports, le service est réglé par le capitaine soit par bordées et par quarts de quatre heures soit, par journées de 7 h. du matin à 5 h. du soir, avec un repos de deux heures pour le repas du milieu de la journée.

Au mouillage en rade et dans les ports, il y a, de nuit, une bordée sur le pont et une dans la machine.

A la Compagnie française de Navigation, des dispositions à peu près semblables sont en vigueur ; il est prévu dans les conditions d'engagement que la propreté du navire sera faite avec les deux bordées entre 6 h. et 8 h. du matin (1). La propreté de la machine se fait après chaque quart et sans pouvoir excéder une heure et demie. Le travail est organisé par quarts de quatre heures ; sauf ceux des soutiers qui sont de six heures. Le temps supplémentaire donne lieu, comme aux Messageries Maritimes, à l'applica-

1. La bordée qui a pris le quart de minuit à 4 heures se relève donc à 6 h. pour aider la bordée qui est le quart de 4 à 8 à faire la propreté du navire. Les matelots se plaignent de cette combinaison et voudraient que la bordée de quart fût seule chargée de l'opération dont il s'agit.

ion d'un tarif spécial (0 fr. 50 et 0 fr. 40 par heure). Dans les deux compagnies, la conduite des treuils, des mâts de charge, le pointage, la surveillance des cales, l'ouverture et la fermeture des panneaux ne comptent pas comme manipulations donnant lieu à allocation d'heures supplémentaires

Les conditions d'embarquement de la Compagnie des Chargeurs-Réunis et de la Compagnie Havraise Péninsulaire, contiennent, au sujet de la réglementation du travail, les dispositions suivantes : « Pour les matelots, le temps de service à la mer sera scindé en quarts de quatre heures, et le personnel réparti en deux bordées. Dans l'après-midi, les deux bordées, celle de quart aussi bien que celle relevée de quart, pourront être employées aux travaux d'entretien du navire. Les matelots seront tenus de travailler aux manutentions de briquettes et de charbon, au désarrimage et à l'arrimage des marchandises dans les cales et à tous autres travaux nécessaires à la navigation. Si le personnel de pont est requis pour le service de la machine, il touche un supplément de 0 fr. 50 par jour, plus la ration allouée aux chauffeurs devant les feux. Dans les escales le service sera fait par les bordées alternant, ou tout l'équipage restera sur le pont suivant les circonstances dont le capitaine est seul juge. Dans les deux cas, chacun prend part, si c'est nécessaire, aux manutentions de marchandises, à la manœuvre des mâts de charge et treuils, aux déhalages des allèges, en un mot, à tous les travaux de la profession. »

« Le service des chauffeurs est effectué par trois bordées et par quarts de quatre heures. De jour, chaque bordée, en dehors des quarts, travaillera deux heures aux nettoyages dans la machine. Les chauffeurs feront le service de chauffeurs ou de soutiers, suivant les besoins, videront les escarbilles et donneront la main aux manœuvres du pont, aux entrées et sorties des ports, quand ils ne seront pas de service dans la machine. Les chauffeurs concourront aux manutentions de briquettes et de charbon et à tous autres travaux de leur profession nécessaires au bon fonctionnement de la machine. Le service dans les escales sera fait par quarts ou toutes bordées réunies. »

« Il est stipulé, en tous cas, aussi bien pour les matelots que pour les chauffeurs, que le personnel n'a droit à aucun supplément de solde pour travail de jour ou de nuit en dehors de l'allocation due aux matelots requis pour le service de la machine. »

Sur les navires de la Société des Voiliers Nantais, l'équipage s'engage « à faire tous les chargements et déchargements, les manutentions, ainsi que tous les travaux de remorquage, launches, canots, qui lui seront imposés pour le service du navire, quelle que soit la spécialité de chacun. Le capitaine se réserve en outre la faculté de conserver l'équipage sur le pont l'après-midi, lorsqu'il le jugera nécessaire pour les travaux d'entretien du navire, et de faire arroser les embarcations entre les latitudes 30 degrés nord et 30 degrés sud ».

A bord des navires l'organisation du travail se rapproche en général, de la suivante, sous réserve de certaines modifications :

1^{re} bordée. — De minuit à 4 heures, quart ;
de 4 heures à 7 h. 1/2, repos ;
de 7 h. 1/2 à 8 heures, déjeuner ;
de 8 heures à midi, quart ;
de midi à midi et demi, déjeuner ;
de midi à 4 heures, repos ;
de 4 heures à 6 heures, quart ;
de 6 heures à 6 h. 1/2, dîner ;
de 6 h. 1/2 à 8 heures, repos ;
de 8 heures à minuit, quart ;

2^e bordée. — De minuit à 4 heures, repos ;
de 4 heures à 8 heures, quart ;
de 8 heures à 8 h. 1/2, déjeuner ;
de 8 h. 1/2 à 11 h. 1/2, repos ;
de 11 h. 1/2 à midi, déjeuner ;
de midi à 4 heures, quart ;
de 4 heures à 5 h. 1/2, repos ;
de 5 h. 1/2 à 6 heures, dîner ;
de 6 heures à 8 heures, quart ;
de 8 heures à minuit, repos.

De plus, l'équipage d'un voilier est appelé sur le pont pendant l'après-midi, de 1 h. à 5 h. pour procéder aux réparations diverses du gréement, à l'entretien courant des manœuvres et de la voilure. Du reste, en raison de la monotonie de ce genre de navigation où il y a peu à manœuvrer, au moins dans la zone des vents réguliers, les voiles

une fois orientées, il est indispensable d'occuper ainsi l'équipage pour prévenir le spleen.

Remarquons qu'entre 4 et 8 h. dans l'après-midi, se placent ce que l'on appelle les « petits quarts », d'une heure et demie ou deux heures dont l'utilité est évidente ; si les quarts étaient tous de quatre heures en effet, chacun ferait toujours partie de la même bordée, tandis que grâce aux petits quarts, la première bordée devient le lendemain la deuxième et inversement.

Pays étrangers.— *Angleterre.*— Sur les navires anglais les matelots sont partagés en deux bordées par le capitaine et le second : le premier choisit un homme, le deuxième en désigne un autre et ainsi de suite, alternativement, jusqu'à épuisement de l'effectif. Chacune des bordées ainsi composées alterne quatre heures de quart et quatre heures de repos. Il est pénible de faire deux quarts pendant la nuit, aussi c'est tantôt à une bordée, tantôt à l'autre qu'incombe cette obligation et cela par l'effet des petits quarts appelés chez les Anglais *dog watches* (quarts du chien) qui scindent en deux parties celui de 4 heures à 8 heures de l'après-midi.

Le roulement entre les deux bordées est alors organisé comme suit :

1^{re} bordée. — De minuit à 4 heures, quart ;
De 4 heures à 8 heures, repos ;
De 8 heures à midi, quart ;
De midi à 4 heures, repos ;
De 4 heures à 6 heures, quart ;

De 6 heures à 8 heures, repos ;

De 8 heures à minuit, quart ;

De minuit à 4 heures, repos ;

Etc., etc.

2^e bordée. — De minuit à 4 heures, repos ;

De 4 heures à 8 heures, quart ;

De 8 heures à midi, repos ;

De midi à 4 heures, quart ;

De 4 heures à 6 heures, repos ;

De 6 heures à 8 heures, quart ;

De 8 heures à minuit, repos ;

De minuit à 4 heures, quart.

Etc., etc.

Les chauffeurs anglais doivent deux quarts de quatre heures tous les jours, suivis chacun de huit heures de repos, réduites il est vrai par des travaux divers. Sur certains bateaux, le repos entre les quarts de quatre heures, n'est que de six heures ou encore les deux bordées alternent toutes les six heures.

Ajoutons que, le dimanche en mer, l'homme de la barre et l'homme de veille à l'avant sont presque seuls de service sur le pont ; mais rien n'est changé à l'organisation du travail dans la machine. Les usages si chers aux Anglo-Saxons, les traditions religieuses même, devaient évidemment céder devant les nécessités de la navigation.

La législation anglaise est, d'ailleurs, peu abondante en cette matière. Des instructions du Board of Trade, datant de 1898, exigent seulement que les vapeurs de plus de 200 pieds (ou 60 mètres) de long, aient un

nombre suffisant de matelots pour répartir le travail entre deux bordées et attribuer à chacune au minimum, un homme compétent à la barre, un autre à l'avant et en conserver un troisième disponible sur le pont, sinon l'insuffisance d'effectif (*under manning*) est, d'après une loi du 6 août 1897, au nombre des motifs qui peuvent faire déclarer le navire hors d'état de naviguer.

Allemagne. — La loi allemande sur les gens de mer, du 7 juin 1902, contient, dans ses articles 35 et suivants, des dispositions assez précises sur la réglementation du travail à bord. En mer, l'équipage marche par quarts. La bordée relevée ne peut être employée au service du navire qu'en cas d'urgence. Celle qui a quitté le quart dans les machines enlève les cendres avant que la suivante soit venue la remplacer. Dans les voyages transatlantiques, le service des machines est fait par trois quarts.

Au port et dans les rades, la durée de la journée de travail est limitée à dix heures, sous les tropiques ce temps est réduit à huit heures sauf quand il ne s'agit pas exclusivement d'un service de surveillance ou d'un travail concernant la nourriture et le service des personnes se trouvant à bord. Sous cette dernière réserve, le travail des dimanches et jours fériés compte comme temps supplémentaire (1).

1. On peut rapprocher de cette disposition l'usage d'après lequel les matelots autrichiens touchent 0 fr. 45 par heure supplémentaire et pour toute heure de travail faite, le dimanche, à partir de 8 h. du matin.

En mer, les dimanches et jours de fête, sauf dans les cas urgents, il ne doit être imposé à l'équipage aucun travail autre que celui qui est strictement nécessaire à la sécurité et à la conduite du navire ou des machines, au séchage des voiles, à la manœuvre, ainsi qu'à la nourriture et au service des personnes se trouvant à bord (Art. 38). La loi française est au contraire muette sur cette question du repos hebdomadaire dans la marine marchande comme sur celle de la limitation de la journée de travail.

Dans la suite de ce chapitre nous verrons que l'organisation du travail telle qu'elle existe en France n'est pas sans exciter les critiques des gens de mer. Sans contester que la nature de l'industrie qu'ils exercent s'oppose à toute réglementation précise et entièrement obligatoire, ils se plaignent de faire des journées de quatorze à seize heures, parfois davantage, car, en dehors des heures de quart, ils sont astreints à des travaux supplémentaires. Le surmenage qui leur est imposé, disent-ils, compromet la sécurité de la navigation ; la bordée de quart, fatiguée, manque de vigilance ; l'officier de quart lui-même, victime du surmenage, plus encore que ses hommes, perd, de son côté, la lucidité d'esprit et le coup d'œil nécessaires à la conduite d'un bâtiment.

Ces divers inconvénients sont dûs, pour les gens de mer, à l'insuffisance des effectifs à bord des navires : là où vingt hommes seraient indispensables, l'ar-

mateur en place quinze par raison d'économie, et leur impose un labeur en disproportion avec leurs forces.

Pour donner satisfaction à ces plaintes, M. Pelletan, ministre de la Marine, déposait, le 3 juillet 1903, sur le bureau de la Chambre des Députés, un projet de loi sur la réglementation des effectifs et du travail à bord des navires de commerce qui, voté par la Chambre presque sans discussion, est à l'heure actuelle soumis au Sénat. Nous aurons à étudier ses principales dispositions et à rappeler les transformations qu'il a subies devant la Commission sénatoriale de la Marine.

Les armateurs s'élèvent contre ce projet de loi pour des raisons très sérieuses, exposées plus loin. La première est que l'industrie des transports maritime dont l'état s'aggrave constamment est incapable de supporter les charges nouvelles qui résulteraient du vote de ce projet ainsi refondu par la Commission du Sénat. Après avoir passé en revue les critiques des armateurs contre le projet de la Commission, il faudra donc examiner celui qu'ils ont élaboré de leur côté et qui tend à sauvegarder les intérêts de l'armement tout en donnant, d'après eux, satisfaction, dans la mesure aujourd'hui possible, aux desiderata des inscrits maritimes.

Reprenons ces différents points :

§ 2. — *Revendications des gens de mer.*

Les plaintes des gens de mer contre la réglementa-

tion du travail à bord n'ont pas attendu, pour se produire, le développement contemporain du mouvement syndicaliste. Le premier Congrès des Inscrits maritimes tenu en 1891, demandait déjà que le service à la mer fût : 1° limité à huit heures dans la machine et à douze heures sur le pont, sauf en cas de force majeure ; 2° continué dans les ports où le séjour ne dépasse pas vingt-quatre heures. En effet, le cumul du service au port et du service à la mer, les jours d'arrivée et de départ, aboutit à des journées de travail plus longues que ne le sont, soit la journée au port, soit la journée à la mer. Le même congrès eût désiré que le service au port fut limité à huit heures et l'heure supplémentaire payée 0 fr. 50.

En ce qui concerne également le service au port, le Congrès de 1891 réclamait pour les matelots une nuit de liberté sur deux, sauf la veille du départ (tout le monde devant être rentré cette fois à minuit) et trente-six heures de repos par sept jours. Un orateur avait en outre demandé, pendant une des séances de ce congrès, la fixation obligatoire de l'effectif d'après le tonnage du bâtiment « pour éviter le surmenage et les causes d'insécurité à bord ». Les revendications actuelles des matelots n'ont guère varié depuis 1891 ; il n'était donc pas inutile de rappeler que la question qui se débat aujourd'hui au Parlement n'est que l'aboutissant d'un mouvement commencé depuis plusieurs années (1).

1. En Italie, le même mouvement s'est produit. La Navigazione Generale Italiana et la Federazione dei Lavoratori

Ainsi qu'on l'a déjà vu, le principal reproche que les gens de mer font à l'organisation actuelle du travail à bord est de conduire à un surmenage permanent.

« S'il n'est pas possible, disent-ils, de limiter la durée de la journée de travail à bord comme dans une usine, on peut tout au moins fixer une limite théorique au delà de laquelle toute heure accomplie ou commencée sera payée en sus, hors les circonstances de force majeure, sans que d'ailleurs le travail commandé puisse être refusé par le marin en aucun cas ». Mais, quand y a-t-il force majeure ? Pour les armateurs, et ils semblent dans le vrai, le capitaine doit en rester seul juge. Les gens de mer voudraient qu'il n'en fut légalement reconnu que cinq : abordage, échouage, incendie, voie d'eau, avaries graves de machine obligeant le navire à stopper.

En somme le service à la mer et le service au port, pris à part et avec le correctif du temps supplémentaire, seraient assez facilement agréés des gens de mer (1) qui ne formulent de plaintes qu'à l'égard de leur cumul.

del Mare sont en discussion pour l'adoption d'un projet de réglementation contractuelle du travail à bord qui consacre, à peu près comme les projets français étudiés plus loin, le principe des heures supplémentaires, la division du personnel de la machine en trois bordées, repos dominical, etc.

1. Le travail de la bordée de quart sur le pont, en dehors de l'homme de barre et de l'homme de bossoir, n'est pas effectif ni continu comme celui des chauffeurs ; les matelots se tiennent seulement à la disposition de l'officier de quart pour le cas où une manœuvre deviendrait nécessaire.

Le Cumul. — Le surmenage résulte surtout, d'après les intéressés, du cumul des heures de travail en mer et au port, principalement sur les caboteurs qui font de nombreuses relâches. Pour y remédier on propose deux mesures : 1° sa limitation à douze heures (sauf allocation de supplément en cas de dépassement), mais le mieux serait encore d'appliquer, au port, le service par quarts qui permet le travail et le repos réguliers et non le service à effectif complet, lequel surmène la bordée qui a pris le quart en dernier lieu avant l'arrivée ou qui le prendra au départ. Voici par exemple un navire arrivé à l'escale : un matelot a déjà fait quatre heures de quart dans la journée, le service au port étant fixé à douze heures, il va fournir une journée de seize heures. En adoptant la limite de douze heures, le même matelot ne devra plus que huit heures au port et toute heure faite en surnombre lui sera payée ; 2° l'interdiction du cumul dans les relâches de moins de quarante-huit heures, attendu que les journées d'arrivée et le départ étant les plus fatigantes, l'inconvénient s'atténue si elles sont coupées d'un séjour franc d'au moins vingt-quatre heures ; il atteint, au contraire, son maximum sur les caboteurs où les escales sont si fréquentes que le temps passé dans les relâches arrive à dépasser celui des traversées.

A l'appui de ces revendications, les inscrits maritimes ont invoqué devant la Commission de la Marine de la Chambre des députés un voyage effectué par l'*Isaac-Pereire*, de la Transatlantique, du 14

au 27 novembre 1902. Le travail fourni par le personnel d'après leur déposition se répartirait ainsi :

Le 14 novembre, sur dix-huit heures, travaillé quatorze heures.

Le 15 novembre, sur vingt heures, travaillé dix heures.

Le 16 novembre, sur vingt-quatre heures, travaillé vingt-quatre heures.

Les 17 et 18 novembre, sur quarante-trois heures, travaillé trente-six heures et demie.

Les 19 et 20 novembre, sur trente-six heures et demie, travaillé vingt-trois heures et demie.

Du 20 au 21 novembre, sur dix-huit heures, travaillé cinq heures.

Du 21 au 23 novembre, sur soixante-huit heures, travaillé quarante-sept heures et demie, etc.

Au total, en treize jours, sur deux cent vingt-deux heures et demie les hommes avaient eu quatre-vingt-treize heures de repos, se réduisant à soixante-dix-neuf heures, une fois déduit le temps des repas ; de plus, comme on appelle chaque bordée un quart d'heure à l'avance, ces soixante-dix-neuf heures se réduisaient à soixante-dix heures de repos, repos pris en trente fois environ.

Surmenage du personnel de la machine. — Le personnel de la machine est plus exposé encore que celui du pont au surmenage résultant d'un prolongement excessif de la journée, car son travail s'exécute dans des conditions plus pénibles. Sur la *Ville d'Alger*, dit M. Rivelli, le chauffeur « fait brûler pendant

son quart 2 t. 916 kilogrammes de charbon, il jette dans le foyer 583 pelletées de charbon de 5 kilogrammes chacune, soit près de trois par minute. Avant chaque charge, il doit unifier le charbon enflammé, passer le crochet ou la lance. Au service de l'Etat, il conduit deux fourneaux ; les armateurs lui en confient trois au minimum (type *Médoc*) ; qu'un de ses collègues tombe malade, il aura quatre ou cinq fourneaux à conduire, et cela au milieu d'une température de fournaise. » Pour M. Aimedieu, représentant des chauffeurs, il ne faut prendre pour mesure de leur travail ni la force des machines, ni le diamètre des fourneaux, ni la surface des grilles, etc. « Que fait le chauffeur ? Il prend du charbon, le jette dans le fourneau et le fait brûler. La vraie mesure de son travail c'est la quantité de charbon manipulée. Il ne faut donc pas tant limiter la durée du travail qu'établir une relation entre l'effort de l'homme et cette masse maniée ».

Cet effort est particulièrement pénible chez les soutiers. Pendant leur quart de quatre heures, ils ont à manipuler un minimum de huit tonnes, dont six pour la consommation courante et deux d'approvisionnement pour permettre à la relève de concourir au décrassage des fourneaux. L'opération dure environ 1 h. 1/2 et pendant ce temps il ne leur est pas permis de quitter la chaufferie. Leur travail se poursuit avec 60 degrés de chaleur durant deux quarts de six heures au sortir desquels ils garnissent les lampes, tirent les cendriers, montent les escarbilles,

sans parler des à-coups et des tâches supplémentaires à fournir quand, le quart fini, l'on arrive au mouillage.

Faute enfin d'un personnel de pont suffisant, les chauffeurs venus à donner la main à la manœuvre au sortir des chaufferies contractent des bronchites et risquent la tuberculose, tandis que l'homme de bossoir, appelé à l'enlèvement des escarbilles, laisse le navire exposé à la rencontre d'une épave ou de quelque autre danger non signalé.

Bien que les contrats de 1900 spécifient que le personnel de la machine ne doit que huit heures, les conditions d'engagement prévoient onze heures et plus de travail. C'est ainsi qu'à la Compagnie des Transports Maritimes, le nettoyage de la machine au sortir du quart (voir plus haut) porte la journée à ce chiffre ; aux Chargeurs Réunis, deux heures de fourbissage la font monter à douze ; cette même compagnie spécifie que le personnel en question aide aux manœuvres d'entrée et de sortie des ports.

Travaux étrangers aux spécialités. — Pont et machine s'accordent à protester contre l'obligation d'exécuter toutes sortes de travaux non professionnels généralement imposés par les engagements ; à la Compagnie Maritime Française « tout homme de l'équipage, quelle que soit sa spécialité professionnelle, s'engage à aider à la manœuvre de jour et de nuit. L'équipage s'engage à faire tous les déchargements et chargements si besoin est, même avec les embar-

cations du bord, launches, etc., qui lui seront commandés pour le service du navire. »

Chez Guillon et Fleury, armateurs de Nantes, « l'équipage s'engage à faire les travaux de launches et remorquage, déchargement, etc... qui lui seront imposés pour le service du navire. Les marins absents irrégulièrement du travail seront remplacés à leurs frais et au prix exigé par le remplaçant. Les mécaniciens et charpentiers feront le quart de nuit si le capitaine le juge utile. » « Or, dit M. Rivelli, le marin est-il embarqué pour effectuer des travaux de marchandises, de charbon, de peinture ? Je dis non, hardiment. En effet, ces travaux dépendent des travailleurs des ports et des peintres qui doivent seuls les effectuer (1). Le marin est embarqué pour la surveillance des marchandises au débarquement et à l'embarquement, pour entretenir le matériel naval et la peinture. S'il fait autre chose, le matériel pourrit, s'oxyde et se détruit. Aujourd'hui, l'armement considère le marin comme un débardeur, un charbonnier et un peintre. Dans les ports, on place les hommes aux treuils, aux palans de garde, dans les cales, partout où le débarquement ou l'embarquement s'effectue et tant qu'il dure ; l'entretien du matériel est alors délaissé ». Pour les gens de mer,

1. Pour M. Rivelli, en effet, l'armateur qui fait travailler son équipage au chargement et au déchargement frustre les dockers d'une source de bénéfices qui leur revenait ; les inscrits et les dockers sont solidaires.

le travail étranger aux spécialités doit être impitoyablement exclu du service : 1° parce qu'il est en partie la cause du mauvais entretien du navire et par là, de terribles catastrophes ; 2° qu'il contribue au surmenage ; 3° qu'il lèse les intérêts de plusieurs catégories de travailleurs.

Pour résumer ces divers griefs de gens de mer, on rappellera le programme de revendications qu'ils élaborèrent à Marseille lors des grèves de 1904 et présentèrent en ces termes :

Personnel de la machine. — 1° A la mer comme au mouillage, même en périodes cumulées et sauf le cas où le navire serait en danger, le personnel de la machine tout entier ne devra que huit heures sur vingt-quatre, comme le stipule le contrat de 1900 ;

2° Tout travail effectué en sus des huit heures stipulées à l'article 1^{er} sera payé supplémentairement à 0 fr. 50 l'heure ou fraction d'heure ;

3° La propreté du matin est supprimée comme inutile et dangereuse ;

4° La garde de nuit est supprimée, ainsi que le travail du dimanche au port d'attache.

Personnel de la manœuvre. — 1° A la mer, le personnel tout entier, depuis le maître jusqu'au mousse, ne devra que douze heures sur vingt-quatre (Contrat de 1900) ;

2° Au mouillage le même personnel, en vertu du contrat de 1900, ne devra que neuf heures sur vingt-quatre, de 6 h. du matin à 6 h. du soir, avec trois

heures pour les repas. Les mouvements dans les ports entre 5 h. du soir et 6 h. du matin seront payés supplémentairement à moins qu'il ne s'agisse de préparatifs de départ, de manœuvres, de travaux nécessaires à l'amarrage ou à la sécurité du navire ;

3° Toute heure de travail accomplie en dehors des douze heures à la mer et de neuf heures au mouillage, sera payée supplémentairement à raison de 0 fr. 50 l'heure ou fraction d'heure ;

4° Même en périodes cumulées, on ne pourra astreindre le personnel à travailler plus de douze heures sur vingt-quatre ;

5° La propreté du matin pour la bordée non de quart est supprimée (1) ;

6° A la mer comme au mouillage les deux bordées mangeront ensemble à 8 h., midi et 5 h. Les hommes de barre et de bossoir mangeront après leur service ;

7° La garde de nuit est supprimée. Deux hommes feront la faction ; ils n'auront droit à aucun supplément de salaire, mais ils auront la journée du lendemain absolument libre ;

8° Le travail du dimanche est supprimé au port d'attache.

La question de la limitation de la journée du tra-

1. On a vu en effet que les matelots se plaignent que la bordée qui a pris le quart de minuit à 4 h., soit obligée de venir, à 6 h., aider la bordée alors de quart à la propreté du navire.

vail et celle du surmenage se posent aussi pour les officiers. Voici comment l'Association fédérative des capitaines au long cours décrit le labeur auquel ils sont astreints. « Les officiers sont chargés de veiller à tour de rôle à la sécurité du bâtiment. Ils sont, pendant la durée de leur quart, soumis à une tension d'esprit continuelle. On pourrait quelque peu assimiler leur situation à celle d'une sentinelle en vue de l'ennemi. En dehors des quarts ils ont à faire : 1^o les calculs nautiques ; 2^o les manifestes ; 3^o les états de solde du personnel, etc... Au port, ils surveillent les opérations commerciales, signent des reçus, vérifient l'arrimage, dirigent la manœuvre à l'arrivée et au départ, heureux quand ils n'ont pas eu de quart à faire immédiatement avant l'arrivée et quand leur tour n'est pas venu de le reprendre lors de l'appareillage ». La même Association demande qu'il soit mis obstacle à ce surmenage, comme pour l'équipage, par la fixation d'un minimum d'effectif en rapport avec le tonnage du bâtiment.

La limitation de la journée du travail et la fixation de l'effectif nécessaire à la conduite du bâtiment apparaissent ainsi comme deux questions solidaires menant l'une et l'autre à cette conclusion qu'il faut à chaque navire un équipage proportionné à son tonnage. C'est de cette pensée que s'est inspiré le projet de loi que nous allons examiner.

§ 3. — *Le projet de loi sur la réglementation des effectifs et du travail à bord des navires de commerce.*

M. Pelletan, ministre de la Marine, a déposé sur le bureau de la Chambre, le 3 juillet 1903, un projet de loi dont l'exposé des motifs s'exprime en ces termes : « Il existe déjà en matière de réglementation du travail une législation applicable aux industries qui s'exercent à terre. Cette législation ne peut pas être étendue à la navigation. Pour les hommes livrés à tous les hasards de la mer, un labeur sans restriction de temps fixé d'avance est une des conditions de salut commun aux heures de péril. Il y a là une conséquence de la nature des professions maritimes devant laquelle tous doivent s'incliner, mais qu'il importe de maintenir dans la limite des raisons qui la justifient. Tous les citoyens de la République sont égaux et on n'a pas le droit de priver les travailleurs de la marine des garanties accordées aux autres travailleurs au delà des exigences étroites de la force des choses. »

« L'Etat a le droit d'intervenir en raison de l'importance des intérêts en jeu. L'armement dira qu'on lui impose des charges ; cette considération a une grande force, mais on ne saurait aller jusqu'à permettre à des intérêts de ce genre, si respectables qu'ils soient, de chercher leur satisfaction, soit dans

le surmenage des travailleurs qu'ils emploient, soit dans le péril imposé aux existences humaines qui leur sont confiées. »

Fixation d'un effectif minimum. — Sur ce premier point, les articles 1 à 5 du projet de loi prévoient l'organisation dans chaque sous-arrondissement maritime d'une commission chargée de proposer pour chaque navire de commerce d'une jauge brute supérieure à 25 tonneaux l'effectif minimum nécessaire à la sécurité de l'équipage et des passagers. Une commission de surveillance (art. 4), devait être chargée d'inspecter les navires avant leur départ et de constater la présence à bord de l'effectif minimum reconnu nécessaire. Son rôle n'est pas, disait l'exposé des motifs, de déterminer pour chaque navire l'effectif nécessaire au service auquel il est affecté, mais de fixer le nombre minimum d'hommes de chaque spécialité au-dessous duquel il serait en danger.

Limitation des heures de travail. — L'exposé des motifs reconnaît que toute limitation identique à celles qui sont imposées à l'industrie est inapplicable à bord du navire. « Tout ce qu'il est possible de faire, dit-il, c'est d'empêcher, autant que faire se peut, qu'on n'abuse de cette considération de force majeure pour imposer aux équipages, au delà d'un usage raisonnable des forces humaines, un surcroît de travail dans le seul intérêt de l'employeur. Il n'y a qu'un moyen pour arriver à ce résultat, c'est d'exiger, au delà de la durée normale du labeur à bord

des navires, un supplément de solde proportionnel. »

Le projet de loi fixe une double limite à la durée de la journée du travail : 1° à la mer cette limite sera de douze heures pour le personnel du pont et de huit heures pour celui de la machine ; toute heure accomplie en sus devant donner lieu à une allocation supplémentaire égale au huitième de la solde journalière, à moins que le dépassement ne soit dû à un cas de force majeure où le salut du navire ou de la cargaison aura été en jeu ; en dehors même de ce cas de force majeure, le marin ne pourra jamais refuser ses services quel que soit le nombre des heures de travail qui lui seront commandées ; 2° au mouillage et dans les ports, il sera interdit d'exiger, par jour, des matelots de pont plus de neuf heures, du personnel de la machine plus de huit heures. Toutefois, le jour de l'arrivée et celui du départ, les périodes cumulées de service à la mer et de service en rade pourront atteindre douze heures sans donner lieu à rémunération supplémentaire.

Enfin, ajoutait le projet de loi, toute clause des conditions d'engagement contraire à ces dispositions sera nulle de plein droit.

Le projet de loi de 1903, après avoir fait l'objet d'une vaste enquête de la Commission de la Marine de la Chambre, fut voté, le 27 février 1906, presque sans discussion et transmis au Sénat. La Commission sénatoriale de la Marine lui a fait

subir une transformation complète et discuté actuellement sur un texte entièrement nouveau, beaucoup plus étendu d'ailleurs puisque, au lieu de dix articles, il en comprend une cinquantaine et que, au lieu de se restreindre à la réglementation des effectifs et de la durée de la journée de travail, il embrasse les questions les plus diverses. Ce texte de la Commission du Sénat, désigné en abrégé du nom de « projet Tréfeu » (1), est divisé en sept titres : I. De la visite des navires français. — II. Du permis de navigation. — III. Réglementation du travail à bord. — IV. De la nourriture du personnel embarqué. — V. Énumération des points que des règlements d'administration publique traiteront en détail. — VI. Pénalités. — VII. Dispositions générales.

Le projet de loi sous sa nouvelle forme encourt de graves reproches que nous détaillerons plus loin. Signalons de suite ses deux principaux défauts : complexité, manque de proportion. Il comporte cinquante articles, avons-nous dit, mais sur ces cinquante articles, trente-deux ont trait, soit à l'obligation de faire constater que certaines conditions imposées sont remplies (art. 1, 2, 3 et 5), soit aux formalités dont sont entourées ces constatations (commissions, sanctions, visites, etc..., art. 4, 6 à 15, 27, 28, 29), soit aux sanctions, frais, mesures transitoires (art. 30 à 43). Par contre, méthode réel-

1. M. Tréfeu est directeur de la Marine Marchande au Ministère de la Marine.

lement bizarre sous un gouvernement parlementaire, lorsqu'il s'agit de codifier les conditions imposées à l'armement, le projet tourne court et s'en remet à des règlements d'administration publique du soin de les déterminer. C'est ainsi que l'article 26 prévoit à lui seul douze règlements ; les articles 17, 19, 22, 25, 29 et 49 en prévoient un minimum de sept, soit dans l'ensemble, un minimum de dix-neuf règlements.

N'oublions pas que la Commission du Sénat se trouve saisie d'un contre-projet de M. Chauteemps identique sur bien des points au projet Tréfeu, mais qui se rapproche en général davantage des désirs exprimés par les inscrits maritimes.

Le titre III du nouveau projet maintient la durée de la journée de travail en mer à douze heures (pont) et à huit heures (machine) et conserve les dispositions relatives aux cas de force majeure et au principe des heures supplémentaires. Il fixe seulement la rémunération de celles-ci à un douzième (pont) et à un huitième (machine) de la solde journalière, alors que le projet primitif les fixait à un huitième sans distinction entre les spécialités. Au port et au mouillage, le personnel de la machine continue à ne devoir que huit heures, la journée du personnel de pont étant réduite à dix heures (neuf heures dans le texte voté par la Chambre). Le cumul du service à la mer et au port peut s'élever jusqu'à douze heures pour tout l'équipage sans rémunération supplémentaire, mais à la condition (que ne spécifiait pas le projet

originel) que ces mouvements d'arrivée et de départ ne se reproduisent pas plus de deux fois par semaine.

Le projet Tréfeu se distingue encore du texte voté par la Chambre en ce qu'il consacre quelques articles à la réglementation du travail des officiers. Les navires de 100 à 700 tonneaux devront avoir à bord, avec le capitaine, pour le service de pont, au moins un officier en second. Au-dessus de 700 tonneaux, on adjoindra au capitaine un officier en second et un lieutenant. Les officiers de manœuvre ne feront pas plus de douze heures de quart par jour et ceux des machines plus de huit heures. La durée du service des officiers de pont qui ont à remplir en outre des fonctions administratives, pourra être réduite à dix ou huit heures. En dehors des cas de force majeure, toute heure de service commandée au delà des limites fixées sera payée 1 franc au minimum.

En ce qui concerne spécialement le personnel de la machine, la division en deux bordées sera obligatoire, un règlement d'administration publique devant déterminer les cas où le personnel sera divisé en trois bordées. Le projet Chautemps décide, lui : « le personnel de la machine comprend trois quarts » (1), sans faire aucune distinction.

Les inscrits maritimes se déclarent satisfaits de ces dispositions. La Fédération Nationale des Syndicats maritimes n'y propose que les additions de

1. Le terme exact eût été *trois bordées*.

détail (1). Elle reconnaît que le service du pont doit être limité à douze heures et celui de la machine à huit heures, mais elle voudrait que le personnel de manœuvre fût divisé en deux bordées *au moins* ; quant à celui des machines, il comprendrait obligatoirement trois bordées (*Sic* projet Chautemps), les cas où il pourrait n'y en avoir que deux étant déterminés par un règlement d'administration publique. Cette dernière modification est l'exacte intervention du texte de la Commission. Les heures supplémentaires seraient uniformément payées 0 fr. 50 aux matelots comme aux chauffeurs, quelle que soit leur solde et mentionnées sur un registre spécial que détiendrait l'équipage. La Fédération adopte d'ailleurs les articles stipulant que le capitaine sera *seul* juge des circonstances de force majeure où le tarif des heures supplémentaires ne sera pas appliqué ; elle admet formellement qu' « aucun homme de l'équipage ne pourra refuser ses services quel que soit le nombre des heures de travail qui lui seront commandées ».

En ce qui concerne le service au port, il faudrait le limiter, d'après la Fédération, à huit heures, tant pour le personnel du pont que pour celui des machines (le projet Pelletan fixait neuf heures, les projets Tréfeu et Chautemps, dix heures). Le cumul pourrait s'élever jusqu'à douze heures sans que les heures supplémentaires (au delà de huit heures) fussent payées,

1. Voir le *Travailleur de la Mer* du 20 septembre 1906.

mais à la condition que le navire reste au moins quarante-huit heures au port (1).

Enfin la Fédération voudrait introduire dans le projet de loi une disposition n'astreignant le personnel au travail des marchandises et du charbon que s'il y a pénurie de dockers, les marins étant même en droit, au nom de la solidarité ouvrière, de refuser le service « si cette pénurie de dockers est causée par une grève résultant d'un conflit *quel qu'il soit* entre ouvriers et patrons » ; suppléés par l'équipage, les dockers, en effet, cessant d'être indispensables, seraient moins bien armés contre leurs patrons dans la défense de leurs revendications (2).

Enfin, remarquant que le projet officiel ne contient aucune disposition relative au repos hebdomadaire, la Fédération Nationale propose l'adjonction d'un

1. Si le navire reste moins de quarante-huit heures au port, l'équipage est astreint à deux journées de cumul consécutives ; s'il y séjourne plus de quarante-huit heures, entre les journées d'arrivée et de départ se placera une période où le service au port aura seul fonctionné.

Le projet Tréfeu permet le cumul à la condition que le double mouvement d'arrivée et de départ ne se reproduise pas plus de deux fois par semaine, il aboutit donc à limiter la possibilité du cumul à quatre jours sur sept, sans empêcher les journées de cumul de se suivre.

Il est à peine besoin de faire remarquer que cette prétention ne peut être consacrée par un article de loi. Le législateur dépasserait ses droits en décidant qu'une corporation doit cesser de travailler parce qu'une autre est en grève ! Il y a là de la part de la Fédération Nationale une prétention tout au moins naïve.

article ainsi conçu : « Tout l'équipage bénéficie du repos hebdomadaire qui est obligatoire. Toutefois le choix du jour est laissé au capitaine. Les jours de repos perdus à la mer devront être accordés au port d'armement sous forme de congés avec solde. »

§ 4. — *Examen du projet de loi.*

L'un des articles du projet sénatorial (projet Tréfeu) est ainsi conçu : « Aucun navire français à voiles, à vapeur ou à propulsion mécanique, de commerce ou de pêche, de plus de 25 tonneaux de jauge brute, ne peut être mis en service sans que son propriétaire ait fait constater que l'effectif minimum prévu par l'armateur pour le premier armement, ou (si le navire doit être affecté à un service régulier ou à une même navigation) prévu pour ce service ou cette navigation est, en ce qui concerne le personnel officier et l'équipage affecté aux services du pont et de la machine, suffisant pour assurer l'exécution des dispositions de la présente loi qui visent la réglementation du travail à bord. »

Cet article a l'aspect d'une déclaration de principes, non la précision d'un texte législatif et pose le problème plutôt qu'il ne le résout. Exiger un effectif suffisant, rien de plus simple en théorie ; il l'est moins d'indiquer le chiffre et la composition de l'équipage nécessaire à tel bâtiment faisant tel service ou suivant telle destination. L'article susmen-

tionné revient à dire qu'on y exigera désormais le minimum de personnel nécessaire. Quel est ce minimum ?

Dans l'ordre d'idées qui nous occupe, peu de questions ont plus prêté à controverses que celle de la réglementation des effectifs du commerce : les uns y voient le coup de grâce à la prospérité de notre armement, les autres la panacée aux doléances de la population maritime. Avant tout examen de fond, voyons un peu ce qu'il en est du régime actuel, de celui qu'on peut appeler « la liberté des effectifs », qui laisse à l'armateur, sous réserve que les trois quarts seront de nationalité française, le soin de composer son équipage à son gré et qui, d'après les syndicats, consiste à ne mettre à bord, par économie, qu'un équipage insuffisant, trop peu nombreux, soit au total, soit dans l'une des spécialités ou professions ; de sorte que le personnel, ainsi réduit, se fatigue outre mesure dans l'accomplissement d'un travail excessif, d'où : surmenage pour lui et chance d'accidents de mer et autres pour le navire, les passagers et la cargaison.

On est, en premier lieu, heureux de constater que ces accidents, dès maintenant, ne sont ni aussi fréquents, ni aussi graves sur nos navires que sur les bâtiments étrangers ; les statistiques des naufrages en font foi. De 1892 à 1901, la moyenne des pourcentages des pertes en hommes et en passagers donnait respectivement 0,440 et 0,0521 en France, 0,469 et 0,0522 en Angleterre, la moyenne globale

étant pour cette période, de 0,177 chez nous contre 0,202 chez nos voisins. Notons à ce propos que sur la place de Londres, où se concluent d'innombrables contrats d'assurances maritimes, on n'a jamais remarqué que le taux des primes fût plus élevé quand il s'agit d'un navire français, que lorsque le contrat est relatif à un navire d'une autre nation. Mais, ce point acquis, reconnaissons que, si la sécurité sur nos navires est égale ou supérieure à ce qu'elle est à l'étranger, il ne s'ensuit pas qu'on ne doive rien tenter pour l'améliorer.

Le surmenage du matelot à bord n'est par malheur que trop souvent réel. Pourtant ne l'exagère-t-on pas ? Les inscrits invoquent comme type le voyage de l'*Isaac-Pereire* en novembre 1902. Les exemples contraires ne manquent pas. Ainsi le *Languedoc*, pendant une année entière a fait 3695 heures de mer dont, pour chaque officier 1.278 heures seulement de quart ; les séjours dans les escales se montent à 1.598 h. 30, au cours desquelles l'équipage a alternativement fourni 14 nuits de travail et bénéficié de 36 nuits de repos qui, avec les 63 nuits passées à Marseille, sont une bonne réponse au reproche de surmenage (1). D'ailleurs si la journée en mer est de douze heures et si les matelots donnent à l'occasion un travail plus prolongé (parfois quand leur propre conservation est en jeu), au port, le repos de nuit

1. Voir sur toutes ces questions le procès-verbal de l'enquête de la Commission de la Marine.

est général pour tout l'équipage sauf pour l'homme de veille relevé toutes les heures.

La bordée de quart sur le pont n'a pas elle-même un travail à beaucoup près aussi soutenu que celui d'un ouvrier d'usine ; en dehors des hommes de barre et de bossoir, le reste n'a d'autre charge que d'être prêt à manœuvrer si les circonstances l'exigent. Dans la machine, il est vrai, le travail est effectif, pénible par son intensité, du moins sur les grands paquebots astreints à une vitesse donnée : avec la division en trois bordées, deux quarts de quatre heures suffisent à tirer d'un homme son maximum de rendement ; mais les grandes Compagnies n'ont pas attendu une réglementation officielle pour adopter à cet égard une organisation en rapport avec la nature humaine. Sur les navires effectuant un service libre, en revanche, le travail des chauffeurs est moins fatigant, il n'est pas rare qu'ils fassent, tout comme le personnel de pont, trois quarts de quatre heures. Enfin, pour répondre à une plainte des inscrits, si les chauffeurs, à bord des navires de l'Etat, conduisent trois fourneaux alors que chez certains armateurs ils en ont quatre ou cinq, c'est peut-être que le type des chaudières n'est pas le même dans les deux cas : trois fourneaux de l'un peuvent en valoir quatre ou cinq d'un autre. De la qualité du charbon brûlé dépend aussi l'intensité du travail de celui qui s'efforce d'en tirer tout l'effet utile. Les dimensions et le nombre des fourneaux ne sont donc pas des coefficients certains du travail des chauffeurs.

Ce n'est pas tout. L'adoption de procédés perfectionnés de ventilation abaisse sensiblement la température dans les chaufferies, en comparaison de ce qu'elle y était autrefois. De plus, l'emploi d'un personnel indigène dans les pays tropicaux diminue dans de fortes proportions le travail des chauffeurs et soutiers (1). Sur les navires de la Compagnie des Chargeurs Réunis affectés au service de la côte occidentale d'Afrique, notamment, les opérations sont effectuées à Dakar par des noirs ; on en embarque une équipe de quarante à cinquante ; ceux-ci, experts à la chauffe et à la manutention des marchandises, sont gardés à bord pendant le voyage d'aller et débarqués au retour avant la rentrée en Europe. Une partie de ces indigènes est employée dans les chaufferies pour alléger le travail des chauffeurs ; l'autre aux travaux de force, à l'embarquement des produits de la côte et au débarquement des produits d'Europe. Les matelots se bornent à surveiller les cales, à conduire les

1. Cette mesure ne semble pas plaire à la Fédération Nationale. Un Congrès des inscrits maritimes votait en 1903 la résolution suivante : « Considérant que les indigènes ne sont embarqués qu'à titre d'économie et que de ce fait, 700 camarades chauffeurs se trouvent sur le pavé, le Congrès invite le ministre de la Marine à rapporter la dépêche du 25 février 1889, en attendant de modifier le cahier des charges de la Compagnie des Messageries Maritimes pour les articles concernant l'embarquement des indigènes et à appliquer les dispositions visant le recrutement des équipages du commerce. » Il n'en reste pas moins certain que ces indigènes épargnent aux chauffeurs un labeur épuisant.

treuils... en un mot aident aux manutentions, mais sans travail pénible, encore moins sans surmenage.

Quel intérêt aurait d'ailleurs l'armement à épuiser ceux qu'il emploie ? Surmener les hommes, c'est encombrer le bord de non-disponibles, et bientôt de malades. Or, la loi française ne prescrit-elle pas que le marin tombé malade au service du navire est soigné et payé de ses salaires jusqu'à son rétablissement ? Singulière économie que de s'exposer presque infailliblement à payer à la fois les malades et leurs remplaçants (1).

Mais, prétendent encore les matelots, le surmenage provient aussi de ce qu'on nous astreint à des travaux étrangers à notre spécialité. Réduisons ce grief à de justes proportions. Le matelot va-t-il renoncer complètement au travail de l'arrimage dont son capitaine est responsable ? Sans « coltiner » comme les journaliers, n'est-ce pas son rôle de leur montrer, par exemple, comment placer les coins qui calent les barriques contre le roulis ? A lésiner d'ailleurs sur le nombre des journaliers dans les ports étrangers, à charger de la totalité d'un travail de débarquement ou d'embarquement un équipage à peine suffisant à l'arrimage d'une seule cale, on triplerait au bas mot la durée des voyages, et ce ne

1. Extrait de la disposition de M. Brally, directeur des Chargeurs Réunis, devant la Commission de la Marine de la Chambre des députés.

serait pas au profit de l'armement. Les navires de quelque importance payent donc une moyenne de huit à dix journaliers par panneau, sous la direction d'une partie de l'équipage dont l'autre manœuvre les treuils. Or, treuils et palans sont des engins maritimes. D'ailleurs, il ne manque pas de port hors d'Europe où un navire français chercherait en vain les journaliers en état de conduire ou utiliser cet outillage.

Ce sera peut-être pour quelques-uns une surprise que de constater sur les navires français la présence d'équipages en général plus nombreux qu'à bord de leurs similaires étrangers.

A comparer quatre grands paquebots modernes, allemand, anglais, américain, français, les résultats sont les suivants : Le *Kaiser Wilhelm der Grosse*, avec 17.349 tonnes de jauge et 30.000 chevaux-vapeur porte 53 matelots et 179 chauffeurs ; l'*Océanic* (anglais) avec 17.274 tonnes et 28.000 chevaux-vapeur a un personnel de pont de 44 hommes et un personnel de machine de 153 hommes : sur le *Saint-Louis* (américain), — 11.629 tonnes et 20.000 chevaux-vapeur — les deux personnels sont respectivement de 45 et 136 unités ; enfin la *Savoie* et la *Lorraine* (français) — de 11.639 tonnes et 22.000 chevaux — reçoivent 46 hommes de pont et 206 dans la machine, effectif très supérieur à ceux de leurs congénères si l'on considère leur tonnage et leur force en chevaux.

Passons-nous aux cargo-boats anglais et français ?

lé *Flexman* et le *Hogarth* de 2.168 et 1.909 tonneaux avec 217 et 201 chevaux, comptent 27 et 29 hommes d'effectif total dont 6 chauffeurs ; le *Paranagua* (Chargeurs Réunis), avec 2.836 tonneaux et 218 chevaux-vapeurs, 36 hommes dont 9 chauffeurs. Le *Flexman* et le *Hogarth*, affrétés par la Compagnie des Chargeurs Réunis, ont transporté respectivement 35.500 et 35.000 sacs de café, alors que le *Paranagua* n'en pouvait prendre que 34.500 ; pour un rendement commercial moindre ses dépenses de personnel atteignaient donc un chiffre bien plus élevé.

Autre exemple ; le *Bellarden* (anglais) de 2.715 tonnes et 252 chevaux a 24 hommes d'équipage dont 7 chauffeurs. Le *Colombia* des Chargeurs Réunis (3.076 tonnes et 252 chevaux) : 40 hommes dont 13 chauffeurs. La Compagnie des Chargeurs Réunis a affrété le *Bellarden* et l'a affecté à la ligne du Brésil, comme le *Colombia*. Les deux navires se trouvant dans des conditions commerciales identiques, le *Bellarden* transportait 51.000 sacs de café, le *Colombia* 50.000 seulement (avec 16 hommes d'équipage de plus).

Sur le *Brazilian* et le *Waldensian* (anglais), avec 302 et 200 chevaux, il y a sur l'un et l'autre 10 et 7 chauffeurs, sur le *Campinas* (Chargeurs Réunis), avec seulement 280 chevaux-vapeurs, 14 chauffeurs.

Le steamer anglais *Imagen* (3.795 tonneaux et 329 chevaux) offre un effectif total de 32 hommes contre 38 hommes à la *Ville de San Nicolas* des Chargeurs Réunis (2.119 tonneaux et 208 chevaux).

Affrété par la compagnie des Chargeurs Réunis, l'*Imagen* a pris 90.000 sacs de café alors que le navire français en transportait 31.000 (6 hommes de plus, 59.000 sacs de café en moins !)

Enfin, dernière constatation, quand des navires français ont été vendus à l'étranger, ou inversement quand des navires étrangers sont devenus français, dans tous les cas, le même navire s'est armé sous pavillon français avec un équipage supérieur en nombre à celui que lui donnait l'armateur étranger. L'*Ile de la Réunion* passe de 31 à 38 hommes, le *Coquimbo* de 15 à 18, le *Francisco* de 29 à 33, le *Normandiet* de 17 à 20. La *Ville du Havre*, armé avec 37 hommes par la Compagnie Havraise Péninsulaire, vendue à un armateur anglais, dut naviguer avec 29, la *Ville de Paris* de la même compagnie, vit de même son effectif se réduire de 38 à 31 unités.

C'est dans ces conditions que l'on voudrait imposer à nos armateurs une charge supplémentaire portant sur les effectifs ! On voit comment, dans l'état actuel des choses, ils sont armés pour lutter contre les armateurs étrangers dont les navires, avec des équipages moindres (et des dépenses moins élevées de ce chef par conséquent), donnent un rendement supérieur. N'aggravons pas encore l'inégalité de la lutte !

Pourquoi, à un dernier point de vue, les armateurs équiperaient-ils insuffisamment leurs navires au risque de compromettre un matériel autrement coûteux que la charge de quelques salaires men-

suels ? Leur intérêt à cet égard encore, c'est la sécurité du navire, le bon entretien de ses agrès, de sa coque, de sa mâture, de ses machines. Sur mer, comme à terre, la grosse dépense c'est l'outillage. Bon ou mauvais, il fait la prospérité de l'entreprise ou la mène au désastre. C'est lui, bien plus que la main-d'œuvre (1), qui détermine le prix de revient ; c'est lui qui est précieux, qui coûte cher à construire, à renouveler, à amortir, lui qu'il faut soigner, « faire durer ». On n'économise pas quand il est en cause, ou l'on s'en repent.

Je parle bien entendu de la marine commerciale, paquebots, cargo-boats, grands caboteurs. A la pêche c'est autre chose ; chalutiers de Boulogne, terre-neuvas, barques de Concarneau ou de Camaret, on y gagne *sa part*, non son mois ; moins on est nombreux, plus elle est forte. Souvent même, c'est une équipe de parents : le père, les enfants, un gendre, qui monte cette barque, fortune de la famille ; celui qu'il faudrait s'adjoindre, l'étranger, l'intrus, quelles fatigues n'affronterait-on pas pour l'évincer ? Le propriétaire recrute-t-il à son gré son personnel ? c'est pire encore. On sait combien est dur le service du petit magasin, de la boutique à deux ou trois employés, de l'atelier dit « de famille » où quelques

1. Mais l'augmentation des dépenses de main-d'œuvre peut néanmoins être difficile dans une industrie où les charges sont déjà lourdes (voir chap. II « Les salaires ») ; ceci ne détruit pas le raisonnement fait au texte.

ouvriers, l'apprenti et le patron se partagent la tâche, sans limitation d'heures, sans précautions d'hygiène, sans aucune des garanties que la grande industrie seule offre à ses ouvriers parce que seule aussi elle les supporte et que sur elle seule le contrôle est efficace.

En même temps, cette barque a la terre toujours proche ; la terre, c'est-à-dire les bas-fonds, les brisants, les courants, les sautes de vent, les rafales soudaines, les dangers de toutes sortes, la terre, crainte incessante du marin, la seule chose dont le contact soit redouté d'un bon navire.

Oui, cette barque, dont un seul homme — pour n'être à son bord que quatre au lieu de six — tient à la fois la barre et l'écoute, et qu'une bourrasque tombée brusquement de la falaise va peut-être chavirer au moment de loffer sur l'entrée du petit port, cette barque qui sort par tous les temps parce que tous les jours le train de marée attend son retour, il faut lui imposer un minimum d'effectif ; mais elle ne jauge pas vingt-cinq tonneaux et les projets de loi vont la négliger... ils s'abstiennent devant une réglementation nécessaire et simple ; ils interviennent quand la tâche est inutile et difficile.

Pour obtenir le chiffre minimum d'un effectif de navire de commerce, voilier ou vapeur, de quelques centaines de tonneaux, il n'existe pratiquement que deux méthodes : ou bien l'autorité maritime, soit directement soit en déléguant ses pouvoirs à une autorité locale, commission par exemple, pren-

dra dans chaque cas une décision particulière ; ou l'on appliquera une fois pour toutes une formule empirique dont la base sera le tonnage, la force des machines, ou toute autre caractéristique du bâtiment à équiper.

Dans le premier cas, l'arbitraire administratif se substitue à l'arbitraire de l'armateur mais sans la responsabilité qui, nous venons de le voir, limite ou corrige les inconvénients de ce dernier. Dans le second, la simplicité de la formule se heurtera à la diversité des navires, à la complexité de leurs organes de propulsion, à la multiplicité des services auxquels on les affectera. Infailliblement, on tombera dans l'équipage-type dont la marine militaire s'est débarrassée depuis quelque soixante ans, car il n'y a guère plus longtemps que « l'équipage de ligne » composé de telle sorte que la totalité en correspondit au vaisseau de haut bord, la moitié à la frégate, le quart au brick, etc., que l'équipage constitué d'avance et qu'il appartenait ensuite au bord d'approprier à ses services (1) en le subdivisant peu à peu jusqu'à cette « unité » qu'est l'homme à son poste de manœuvre, de combat, d'incendie, que cet équipage-type, dis-je, a fait place à cette unité même, de façon que,

1. Chacun de ces « services » porte à bord le nom de « tableau » ou de « rôle ». Il y a donc le rôle de couchage assignant à chaque homme la place de son hamac ; le rôle de plat lui indiquant où il prendra ses repas ; le rôle de combat, d'après lequel il connaît le poste qu'il pourra occuper à la sonnerie de branle-bas, etc.

remontant au lieu de descendre, leur total à toutes, ou plutôt le total des effectifs nécessaires à l'armement des pièces, au fonctionnement des machines, à la transmission des signaux, soit l'effectif du bâtiment et que cet effectif global dépende lui-même du service auquel est affecté ce bâtiment. Non seulement deux bâtiments de même force, de semblable tonnage, de machines d'égale puissance, suivant qu'une disposition de leur compartimentage exigera un quartier-maître canonnier de plus aux soutes à projectiles ou pour peu qu'un dispositif du foyer des chaudières comporte un chauffeur de plus au quart, auront des effectifs différant de quelques unités, mais chacun d'eux recevra un équipage correspondant à son affectation du moment ; il y aura un effectif pour le *Bouvines* cuirassé d'escadre, un autre pour le *Bouvines* bâtiment amiral, un troisième pour le *Bouvines* cuirassé de station, etc...

On voit la complexité de cette organisation rendue il est vrai nécessaire par des considérations budgétaires, stratégiques et tactiques, les commodités de l'approvisionnement des ports de guerre et points d'appui et l'état de leur outillage. La marine de commerce, heureusement pour elle, ne connaît pas tous ces *impedimenta*. Tandis que le bâtiment de guerre s'efforce de concilier ses rôles de manœuvres et de combat, corsant ses effectifs pour le passage des munitions, le transport des blessés, les compagnies de débarquement, le service des signaux, ceux de l'artillerie et des torpilles..., le bâtiment de com-

merce trouve dans son seul rôle de manœuvre les éléments de ses rôles secondaires d'incendie, sauvetage, etc. Or ce rôle qu'est-il sinon la résultante de la réglementation du travail à bord, limité à la fois dans sa durée et dans ses conditions ; autrement dit, en réglementant le nombre d'heures exigibles de chaque matelot ou chauffeur, en spécifiant la nature de ce travail, on détermine automatiquement le nombre des hommes nécessaires à l'accomplissement de ce travail dans la période indiquée. Dès lors, comme à bord des bâtiments de guerre, au lieu de s'ingénier à fixer l'effectif théorique d'un navire de tant de tonneaux ou de chevaux, une réglementation rationnelle du travail a normalement pour aboutissant ce même effectif dont le minimum n'est plus la donnée mais la solution du problème.

C'est en s'inspirant de ce principe que la loi allemande du 7 juin 1902, se gardant d'exiger un effectif minimum, a pu, sans atteindre la prospérité de la marine de ce pays, édicter une réglementation extrêmement précise sur le travail et la condition matérielle des hommes à bord.

Concluons :

Les gens de mer sont en droit de demander à la loi de fixer les conditions et la durée du travail à bord, durée qui ne serait dépassée, en dehors des cas de force majeure, que moyennant le paiement des heures faites en surnombre. Ils sont également fondés à réclamer des dispositions relatives à leur nourriture, à leur logement, à la limitation du chargement des navi-

res, toutes questions sur lesquelles les textes légaux actuels sont muets ou incomplets. Or, il ne paraît pas impossible de réaliser leurs desiderata sans imposer à l'armement un effectif minimum qui, tel que le comprennent les projets officiels, sans mettre en péril l'existence même de la marine marchande, ajouterait une difficulté nouvelle à celles dont elle se plaint non sans raison. En revanche, le sentiment d'équité et de solidarité parle assez haut pour que le pays se rende compte de la nécessité d'apporter à la si pénible profession de matelot de pont ou de chauffeur, par une réglementation appropriée, tout l'adoucissement compatible avec les conditions de son exercice.

Le projet de loi, dont il nous reste à faire l'examen attentif, atteint précisément ce but hautement humanitaire.

§ 5. — *Le projet de loi du Comité Central
des Armateurs de France.*

Nous avons examiné les critiques que les projets de loi du Gouvernement ou émanant de l'initiative parlementaire provoquent de la part des armateurs, qui ne s'en sont pas d'ailleurs tenus à cette attitude passive. Le Comité central des Armateurs de France, vaste association qui représente plus des quatre-vingt-dix-neuf centièmes des maisons françaises, a compris la nécessité d'améliorer la législation maritime existante pour la mettre

en harmonie avec les conditions modernes. Plusieurs de ses membres ont pris l'initiative de propositions de réformes que tous semblent disposés à réaliser, acceptant même qu'elles leur soient imposées par une contrainte législative ainsi que cela a lieu dans certains pays étrangers (Allemagne). Mais dans l'intérêt des marins, il importe que cette contrainte n'entrave pas l'exercice de la profession qui les fait vivre.

Ainsi que nous l'avons dit, ce projet donne satisfaction aux principaux desiderata des gens de mer et leur accorde même des avantages matériels que ne songe pas à réclamer la Fédération Nationale, trop préoccupée des profits que ménage aux aspirations socialistes la loi dont elle réclame instamment le vote. Il est plus intéressant, certes, de régler les dimensions des postes, les précautions à prendre pour en assurer la salubrité, etc., que de permettre aux équipages du commerce de seconder, par un refus légal de travail, les dockers de Marseille en grève.

Le projet du Comité central se fait remarquer par ses qualités de logique, de clarté et de bon sens : son auteur est M. Paul de Rousiers, secrétaire général du Comité. Il impose aux navires des obligations relatives : 1° à la sécurité et à la navigabilité (moyens de sauvetage, ligne de charge, objets de rechange et d'armement, conditions de construction de la coque) ; 2° à l'hygiène et à la salubrité (logement du personnel, santé des équipages, nourriture du personnel, réglementation du travail). Des commissions de

visite et des inspecteurs de la navigation seraient chargés de surveiller l'application de ces mesures ; à la suite de ces visites, il serait délivré aux navires un permis de navigation sans lequel ils ne pourraient prendre la mer (*sic* les projets Tréfeu et Chautemps).

S'il ne contient aucune allusion à l'obligation d'un effectif minimum, ce nouveau projet, par la simple réglementation du travail, suffit à préserver le personnel de tout surmenage. Ses dispositions très humanitaires, comme on a pu le constater au cours du chapitre précédent, sont encore remarquables par leur précision et leur simplicité ; minutieux sans cesser d'être clair, il n'a garde de tomber, comme les projets Tréfeu et Chautemps, dans une véritable débauche de règlements d'administration publique.

Les principes suivants y sont posés, quant à l'organisation du travail à bord :

A la mer, le service à bord du personnel du pont est divisé par quarts, quatre heures de repos succédant à quatre heures de service. Ce personnel comprend deux bordées, chaque bordée restant à la disposition du commandement pendant douze heures sur vingt-quatre (1).

Le service du personnel de la machine est divisé par quarts de quatre heures ou de six heures suivant

1. Remarquons que ce projet emploie du moins les mots dans leur vraie signification : *le personnel est divisé en bordées, le temps est divisé en quarts.*

que ce personnel comprend trois ou deux bordées. Chaque bordée reste « à la disposition » du commandement, dans le premier cas pendant huit heures sur vingt-quatre, non compris l'heure consacrée à la tenue en état des machines; dans le second pendant douze heures sur vingt-quatre.

Lorsque le service est réglé par quarts *la durée du travail, pont ou machine, ne doit pas excéder douze heures sur vingt-quatre.*

Personnel de manœuvre. — A l'imitation de la loi anglaise citée plus haut (V. p. 195) le projet des armateurs impose une composition d'équipage de pont telle que chaque bordée comprenne au moins trois hommes dont un pour le service de la barre, un autre pour le service de veille et un troisième à la disposition de l'officier de quart.

Personnel de la Machine. — Ce personnel doit être divisé en deux bordées sur les navires dont la traversée n'excède pas normalement quarante-huit heures, pourvu toutefois qu'ils séjournent dans un port ou rade abritée au moins une fois par semaine pendant un minimum de vingt-quatre heures consécutives. La division du personnel en trois bordées sera obligatoire dès que les traversées excèdent normalement quarante-huit heures et quand le navire, tout en effectuant des traversées d'une durée moindre, ne relâche pas dans un port ou rade abritée au moins une fois par semaine, pendant un minimum de vingt-quatre heures consécutives. Cette combinaison satisfait mieux l'esprit que le renvoi (projet

Tréfeu) à un règlement d'administration publique du soin de décider en quels cas la division en trois bordées devient obligatoire ; elle se fait encore remarquer par son souci d'éviter au personnel de la machine toute fatigue excessive.

Chaque bordée dudit personnel doit comprendre au moins un homme par trois fourneaux. Cette excellente précaution contre le surmenage ne figure pas dans les projets précédents.

A bord des navires à vapeur où le service de la machine comprendra trois bordées (c'est-à-dire où la présence de chaque bordée dans la machine n'est que de huit heures), la tenue des machines en état sera assurée par leur personnel, en dehors des heures de quart et sans allocations supplémentaires, pourvu qu'aucun homme n'y soit employé plus d'une heure sur vingt-quatre. Quand il n'y a que deux bordées et que par suite la journée est de douze heures, le nettoyage des machines comptera obligatoirement comme heure supplémentaire. Non seulement les projets antérieurs ne règlent pas avec cette ingéniosité et cette logique la question des heures consacrées au nettoyage des machines mais aucun ne la pose. Ajoutons que, même sous le régime des trois bordées, ce nettoyage compte comme heure supplémentaire dès qu'il dépasse une heure. Dans tous les cas, d'ailleurs, le personnel de la machine est tenu d'enlever gratuitement les escarbilles avant de quitter son quart.

Le projet consacre le principe posé dans les autres

textes que nul ne peut refuser ses services quel que soit le nombre d'heures de services qui lui seront commandées. « Mais hors les circonstances de force majeure et celles où le salut du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison est en jeu, ainsi que celles où le concours de tout l'équipage est nécessaire, toute heure de travail en dehors des quarts donne lieu, pour l'homme auquel elle a été commandée, à une allocation supplémentaire égale au huitième de la solde journalière, si le personnel auquel il appartient comprend deux bordées, et au douzième de la solde si ce personnel comprend trois bordées. » Il est de beaucoup plus rationnel de faire intervenir cette considération que de distinguer selon que l'homme est un matelot ou un chauffeur. Le capitaine est seul juge des cas de force majeure justifiant l'emploi du personnel, en dehors des heures prévues, sans allocations supplémentaires ; il est fait mention de ces circonstances au journal de bord et dans le rapport de mer.

Service au port. — Dans les ports ou dans les rades abritées, le capitaine aura la faculté de régler le service par quarts comme à la mer, ou à la journée. Dans ce second cas, la journée sera limitée à dix heures non compris l'heure de veille du service de garde pendant la nuit (Texte de la Chambre : neuf heures ; projet Tréfeu : dix heures ; proposition de la Fédération Nationale : huit heures).

Le cumul du temps de service au port et à la mer peut atteindre douze heures sans allocation supplé

mentaire, à la condition que ces jours d'arrivée et de départ ne se reproduisent pas plus de deux fois par semaine (*Sic* projets Tréfeu et Chautemps). La variante proposée par la Fédération Nationale « à la condition que le navire reste au moins quarante-huit heures au port » est plus favorable aux gens de mer, plus efficace contre le surmenage, il semble que l'on pourrait l'adopter ; elle ne risquerait pas d'apporter à la navigation au cabotage une entrave beaucoup plus gênante que la disposition figurant au projet.

Telle est en ce qui concerne la réglementation du travail ce projet dont on doit souhaiter la réussite devant les Chambres.

CHAPITRE V

Le régime disciplinaire à bord du navire

§ 1. — *Fondement et nécessité du régime*

La discipline est l'ensemble des règles, procédés et sanctions qui assurent le respect d'une subordination hiérarchique dans un corps organisé ou groupement professionnel.

Aucune association de ce genre ne peut exister, aucun groupe subsister sans elle. En organisant les relations des membres d'une collectivité tant entre eux qu'avec leurs chefs, patrons ou mandataires, elle leur procure l'ordre, condition essentielle de toute vie en commun, en échange, selon l'expression de M. Larnaude, « d'une limitation apportée à la liberté de l'individu dans l'exercice de sa profession ». Au même titre d'ailleurs que l'activité professionnelle, les rapports de famille, les conventions entre patrons et employés, les relations entre l'Etat et ses agents, etc.

autant de domaines ouverts à une action disciplinaire appropriée, mais « la réglementation de la liberté de l'individu dans l'exercice de sa profession » reste néanmoins la principale application du droit disciplinaire.

Au point de vue qui nous retient — celui de l'ordre à faire régner dans un groupement formé du consentement exprès et libre des intéressés et dans un but déterminé — le régime disciplinaire ne saurait procéder que du contrat intervenu entre les parties. Dans l'industrie, par exemple, le règlement d'atelier est la base du régime. Ce règlement, accepté en vertu du louage de services, comporte des sanctions consistant principalement en retenues de salaires.

A bord des navires de commerce, le contrat d'engagement est, lui aussi, le fondement du régime. Mais nous savons que c'est un contrat d'une nature exceptionnelle, anormale, et que, par une très remarquable infraction aux principes généraux de nos Codes, il soumet l'un des contractants à une obligation, non plus pécuniaire ou privée, mais personnelle ; assimilé en quelque sorte à l'acte souscrit, sous le même nom d'ailleurs, par le jeune soldat devant l'appel, « l'engagement » contracté par le marin lie celui-ci à son navire comme celui-là à son régiment.

Les obligations extra-juridiques que crée à l'une des parties l'instrument synallagmatique qu'est le rôle d'équipage, justifient l'intervention au moment de sa passation d'un représentant de la puissance

publique. Cette solennité, à son tour, consacre le statut spécial de l'équipage, soumis, tant qu'il n'en est pas délié dans les mêmes formes, individuellement par le débarquement, en masse par le désarmement, à un régime pénal unique. Gardien de l'ordre public maritime le Département de la Marine a mission de garantir la sécurité de la circulation en mer et, pour cela, de maintenir l'ordre à bord du navire. C'est au nom des intérêts dont il a charge qu'il participe au contrat d'engagement ; cette participation fait du contrat un véritable « monstre » dans l'état de notre droit privé.

Le milieu, les intérêts, les moyens, le but, les personnes, etc., tout concourt à rendre le régime disciplinaire du bord plus sévère, plus rigoureux, plus « coercitif », que celui de tout autre groupement privé : usine, atelier, établissement industriel ou commercial quelconque dont le fonctionnement exige la subordination de la plupart à quelques-uns. Le capitaine d'un navire isolé en mer ne peut compter que sur lui-même pour maintenir son autorité qui est cependant indispensable, non seulement au succès de l'opération qu'il dirige mais encore à la sécurité, au salut même des personnes qui l'entourent, équipage ou passagers.

Il faut donc que cette autorité soit fortement armée, afin d'imposer à tous obéissance et respect ; si l'on pouvait la discuter on ne tarderait pas à la méconnaître. Elle est une nécessité de la situation, semblable à celle qui motive et justifie la discipline.

de l'armée et la rigueur des lois militaires. L'application du droit commun, celui qui régit à terre les relations du patron et de l'ouvrier est contraire à la nature des choses à bord d'un bâtiment ; le respect de ce droit conduirait inévitablement à une anarchie dont les marins, exposés sans direction à tous les périls de la mer, seraient les premières victimes (En ce sens, circulaire du 2 mai 1884).

« Le salut du navire, la sécurité des gens embarqués, l'accomplissement heureux de l'expédition ont pour condition absolue la constitution organisée, hiérarchisée de l'équipage et la subordination de tout ce qui se meut à bord à l'autorité du capitaine, dit M. Fournier ; il a donc été nécessaire de créer, pour le monde maritime, un statut criminel à part adapté aux besoins de l'ordre particulier dont il devait être la sauvegarde. »

« Le bâtiment, continue cet officier général, n'est pas seulement un bien inerte et passif régi par les lois ordinaires de notre statut réel, c'est une sorte de personne artificielle soumise à un régime particulier. Envisagé comme territoire, comme lieu de séjour d'une fraction de la famille humaine, on conçoit qu'il ait un statut propre qui ne sera pas le statut politique et social ordinaire. Sa mobilité, qui le rendra successivement présent, avec le même équipage, chez les nations les plus diverses, les dangers qu'il court et qui réclament à bord une direction autoritaire, le moyen de trouble et de mal qu'il peut constituer entre des mains perverses...

tout cela nécessitait pour lui l'adoption d'un régime civil, social, criminel, international, à part. »

Par conséquent, pour les personnes embarquées, comme pour le navire lui-même, on conçoit qu'il existe toute une législation spéciale, qui tantôt déroge expressément à la loi commune, tantôt dispose sur des situations que la loi n'a pas prévues. A l'intérêt du navire, à l'intérêt de ceux qu'il porte, il convient d'ajouter celui de l'Etat qui, recrutant le personnel de la marine militaire parmi celui de la marine marchande, a besoin sur ses navires d'hommes qui acquièrent ou conservent dans la vie civile le respect de cette discipline « qui fait la force principale des armées ». C'est pourquoi l'Etat est dans son droit quand, pour faire régner sur le navire de commerce l'ordre et la justice là où les gardiens ordinaires de l'ordre n'ont pas d'action, il attribue un caractère tout spécial à son représentant qui ne peut être que le capitaine (1).

Ajoutons que la nature des faits délictueux, les connaissances techniques nécessaires pour les bien juger et pour apprécier les circonstances qui les ont entourés, la difficulté de la preuve à fournir, contribuent à justifier à bord du navire l'adoption d'un régime disciplinaire particulier.

Le maintien de l'ordre à bord du navire a, depuis

1. Le capitaine, en cas de révolte, est même assimilé à un officier de la force publique ; ce qui a pour résultat de faire considérer comme une *rébellion* la résistance à ses ordres.

longtemps et partout, été l'un des soucis des lois maritimes.

Le Consulat de la mer contient en matière de discipline des dispositions plutôt rigoureuses dont voici un exemple : « Le marin est tenu d'être patient envers le patron du navire ; s'il lui dit des vilénies et, s'il lui court dessus, il doit fuir à la proue et se mettre le long de la chaîne. Si le seigneur y va, il doit fuir de l'autre côté ; et si là, il est atteint, en prenant des témoins, il peut se défendre, parce que le seigneur ne doit pas passer la chaîne. »

Ou encore : « Le marinier qui jettera les victuailles malicieusement ou le vin doit perdre son loyer, la robe⁽¹⁾ qu'il aura dans le navire et être à la merci du seigneur. »

« Encore marinier ne doit-il pas se déshabiller, sinon qu'il soit dans un port à hiverner et toutes les fois qu'il le fera, il doit être plongé dans la mer, avec la corde du morgonal, par trois fois. »

« Le comite a la main coupée s'il coupe un câble, il est empalé s'il le coupe malicieusement ».

Le chapitre 250 veut que « le pilote, s'il est ignorant perde incontinent la tête ; il sera assommé par l'équipage ».

« Le marinier qui s'endort étant de vigie, doit être jeté à la mer », etc.

Le matelot qui frappait son capitaine n'était condamné par le Consulat de la mer qu'à la perte

1. C'est-à-dire sa part du fret.

de ce qu'il possédait. Voici le supplice barbare que lui faisaient subir les Rôles d'Oléron : le matelot en question, dressé sur la pointe des pieds, avait la main clouée au mât par un couteau dont le tranchant était tourné vers le haut ; à mesure que la fatigue le forçait à redescendre et à reposer les talons par terre, la main se trouvait lentement coupée en deux parties.

Les mêmes Rôles d'Oléron punissent ainsi le timonier maladroit qui a fait échouer le navire : « Mais des faulx et desloyaux traistres pillotes, le jugement est tel qu'ilz doibvent souffrir martyre cruellement, et doit l'on faire des gibbets bien haults sur le lieu propre où ils ont mis ladicte navire, ou près de là, et illecque doibvent les mauldits pillottes finir honteusement leurs jours ; et l'on doibt laisser lesdicts gibbets estre sur ledict lieu en mémoire perpétuel et pour faire balise ès autres navires qui là viendront, c'est le jugement ». (Art. 40).

L'ordonnance de 1681, livre II, titre II, article 22, énumère certaines fautes contre la discipline, ainsi que les pénalités qui y seront attachées. « Pourront de l'avis du pilote et contremaître faire donner la cale (1), mettre à la boucle et punir d'autres sem-

1. La cale sèche consistait à hisser l'homme au mât pour le laisser choir rudement sur le pont ; l'homme puni de cale mouillée était plongé plusieurs fois dans la mer où on le laissait tomber du haut d'une vergue en larguant brusquement la corde qui le maintenait suspendu.

Une autre pénalité assez en honneur consistait à mettre le

blables peines les matelots menteurs, ivrognes et désobéissants et ceux qui maltraiteront leurs camarades ou commettront d'autres semblables fautes et délits dans le cours de leurs voyages ». L'article 7 du titre VII punit de mort le matelot qui « aura fait couler les breuvages, perdre le pain, fait faire eau au navire, excité une sédition pour rompre le voyage ou frappé le maître les armes à la main ».

Enfin, tandis que la répression des délits et infractions contre la discipline appartenait en dernier ressort au capitaine, ce dernier ne connaissait des crimes capitaux qu'en tant qu'officier de police judiciaire chargé de leur instruction, le jugement étant réservé aux tribunaux d'Amirauté.

L'Assemblée Constituante, estimant les châtimens corporels, fréquemment édictés par les dispositions en vigueur, peu compatibles avec les principes d'une constitution libre, fit rentrer les gens de mer dans le droit commun en soumettant au jury les infractions maritimes (Loi du 13 août 1791). Mais la loi du 22 août 1790 organisant la discipline sur les bâtimens de l'Etat, avait laissé subsister le droit de correction disciplinaire inscrit dans l'article 22 de l'or-

matelot à califourchon sur une barre de cabestan avec un boulet à chaque pied.

Citons encore la bouline, peine consistant à faire passer le marin coupable entre deux haies de ses camarades chargés de le frapper comme bon leur semblait. La tête du patient était couverte d'une manne en osier pour le préserver des coups dangereux.

donnance de 1681. En somme la loi du 13 août 1791 avait, par la suppression des Amirautés fait rentrer dans le droit commun les délits et crimes commis à bord mais n'avait pas modifié le droit de correction disciplinaire consacré par la loi de 1790.

En 1848, un arrêté du gouvernement provisoire supprima les châtimens corporels :

« Considérant que le châtiment corporel dégrade l'homme, qu'il appartient à la République d'effacer de la législation tout ce qui blesse la dignité humaine, que c'est un bon exemple à donner au monde, que les matelots auront plus de respect pour eux-mêmes et pour la discipline,... décide : les châtimens corporels sont abolis dans la marine » (arrêté du 12 mars).

C'était une mesure au moins inopportune, réforme hâtive à laquelle les esprits étaient insuffisamment préparés. Privé de la seule sanction que permettaient les mœurs des gens de mer de l'époque, le capitaine perdit toute autorité. A la dignité de l'homme de mer, on avait sacrifié l'intérêt du commerce et celui de l'Etat. Sous le nom de liberté c'est à l'anarchie qu'on livra le navire.

Cette erreur fut de courte durée. Elle pèse encore cependant sur la réglementation maritime commerciale brusquement orientée par contre-coup vers une répression souvent excessive dont la tendance du moment ne pouvait d'ailleurs qu'accentuer la rigueur.

§ 2. — *Le décret-loi disciplinaire et pénal de la marine marchande*

Le 24 mars 1852 parut le décret-loi qui, aujourd'hui encore, forme la charte du régime disciplinaire à bord du navire.

L'exposé des motifs de cet acte, après constatation du déplorable état de la discipline, pose en principe la nécessité de celle-ci et en ces termes : « La loi est la base de l'autorité du chef et de l'obéissance des subordonnés ; elle est la source naturelle de l'ordre dans toute réunion d'hommes. Ce principe, d'une vérité générale, s'applique particulièrement à la grande famille des marins. Le marin ne peut sortir victorieux de sa lutte contre les éléments s'il n'obéit pas aveuglément aux ordres du capitaine. L'ascendant moral de celui-ci ne suffit pas s'il n'a à sa disposition les moyens de répression en rapport avec la situation. » Du reste le décret ne soumet à une juridiction spéciale que « les faits purement maritimes contre lesquels les tribunaux ordinaires sont impuissants. Ce sont ces faits maritimes seuls qui tombent dans le domaine d'un pouvoir disciplinaire exercé par des hommes parfaitement aptes à en apprécier la nature et l'importance. »

Les infractions commises à bord sont classées en : 1^o fautes de discipline ; 2^o délits maritimes ; 3^o crimes. Les premières sont punies de peines disciplinaires

prononcées par les administrateurs de l'Inscription maritime en France, par les consuls à l'étranger, par le capitaine seul dans certains cas ; les délits sont passibles de peines correctionnelles et relèvent de tribunaux maritimes commerciaux ; les crimes sont de la compétence de la Cour d'assises.

L'article 58 du décret énumère les fautes contre la discipline ; ce sont :

- 1° La désobéissance simple ;
- 2° La négligence à prendre son poste ou à s'acquitter d'un travail relatif au service du bord ;
- 3° Le manque au quart ou le défaut de vigilance pendant le quart ;
- 4° L'ivresse sans désordre ;
- 5° Les querelles ou disputes, sans voies de fait, entre les hommes de l'équipage ou les passagers ;
- 6° L'absence du bord sans permission lorsqu'elle n'excède pas trois jours ;
- 7° Le séjour illégal à terre, moins de trois jours après l'expiration d'un congé ;
- 8° Le manque de respect aux supérieurs ;
- 9° Le fait d'avoir allumé une première fois des feux sans permission, ou circulé à bord dans les lieux où la consigne, l'interdit avec des feux, une pipe ou un cigare allumés ;
- 10° Le fait de s'être endormi une première fois étant à la barre, en vigie ou de bossoir ;
- 11° Enfin et généralement tous les faits de négligence ou de paresse qui ne constituent qu'une faute légère ou un simple manquement à l'ordre, au ser-

vice du navire ou aux obligations stipulées dans l'acte d'engagement.

Ce dernier paragraphe, dont les termes ne manquent pas d'élasticité, montre bien que, comme le dit M. Larnaude, « l'incrimination, dans le droit disciplinaire, est nécessairement vague ; elle n'a pas cette rigueur du droit pénal qui s'analyse dans les éléments mêmes du délit prévu. Il se rencontre, il est vrai, dans le droit pénal une certaine souplesse et il s'en rencontrera de plus en plus, mais, les motifs de l'indétermination de la faute différeront toujours en droit pénal et en droit disciplinaire : dans l'un, l'indétermination a pour cause l'individualisation de la peine, la recherche de son adaptation la plus parfaite à l'individu, c'est la nouvelle tendance du droit criminel, qui, jusqu'à ces derniers temps, considérait surtout le délit. En matière disciplinaire, au contraire, la raison de l'indétermination est qu'il est impossible de préciser la faute disciplinaire elle-même (1) ».

Les pénalités qui sanctionnent les fautes contre la discipline prévues par les articles 52 et 53 du décret sont ou étaient :

- 1° La consigne à bord pendant huit jours au plus ;
- 2° Le retranchement de la ration de boisson fermentée, au plus pendant trois jours et à deux repas par jour ;
- 3° La retenue de un à dix jours de solde, si l'équi-

1. M. Larnaude. *Cours de Doctorat politique*, 1905-1906.

page est engagé au mois, ou de deux à vingt francs, s'il est engagé à la part ;

4° La boucle simple ou la double boucle pendant cinq jours au plus (abrogé. Loi du 31 juillet 1902 (1) ;

5° La prison pendant huit jours au plus ;

6° Le cachot pendant cinq jours au plus.

La double boucle et le cachot pouvaient en outre s'accompagner du retranchement de la ration de boisson fermentée.

A la suite d'une vigoureuse campagne de M. le sénateur Trarieux, la loi du 31 juillet 1902 a sensiblement adouci la rigueur de certaines parties du texte original de 1852 ; elle a supprimé la boucle, laissant subsister le cachot. Cette dernière pénalité peut s'accompagner du retranchement susmentionné ; l'internement d'un homme dangereux ou en prévention de crime peut être prolongé aussi longtemps qu'il est nécessaire. L'usage de la boucle simple et double est resté autorisé à titre exceptionnel, dans les cas de force majeure constatés par une mention sur le livre de punitions, et pour assurer la sécurité de l'équipage et du navire. Tout homme à qui cette peine sera infligée devra être conduit sur le pont deux fois par jour et pendant une heure chaque fois. La loi du 15 avril 1898 d'autre part, a supprimé la peine

1. Un décret du 1^{er} février 1900 avait déjà supprimé cette pénalité à bord des navires de l'Etat.

A bord des navires de commerce, elle était relativement rare ; attendu qu'elle privait le navire des services du matelot puni.

de la vigie dans la mâture et celle de l'amarrage du coupable sur le pont ou dans la cale.

Pour les officiers, les pénalités des fautes de discipline sont les arrêts et la suspension de commandement (1). Quant aux passagers, eux aussi sont soumis à la discipline, régime de la communauté à laquelle ils appartiennent momentanément ; les pénalités qu'encourent les passagers de cabine sont : les arrêts dans leur cabine et l'exclusion de la table du commandant ; les passagers d'entrepont peuvent être privés du droit de monter sur le pont ; enfin il appartient au capitaine de prendre, sous sa responsabilité propre, telles autres mesures qui lui paraîtraient nécessaires.

En dehors de ces cas exceptionnels, les articles 52 et 53 fixent comme suit la compétence en matière de punitions disciplinaires :

Le capitaine prononce seul en tout temps et en tout lieu les peines de consigne et de retranchement sans en référer à qui que ce soit (art. 53).

En cours de voyage, les autres punitions énumérées ci-dessus sont à sa disposition, mais à charge par lui de les faire ratifier par la première autorité supérieure qu'il rencontrera. Ces autorités sont : l'administrateur de l'Inscription maritime, les comman-

1. Un officier peut être dégradé et remis simple matelot ; cette pénalité n'est pas applicable au maître d'équipage, la raison en est que le décret-loi ne le stipule pas pour ce dernier : or, les dispositions pénales sont d'interprétation stricte.

dants de bâtiments de l'Etat qui se trouvent dans les ports de stationnement ou de relâche, les consuls de France, enfin le plus ancien capitaine au long cours commandant sur rade étrangère.

Lorsqu'une de ces autorités est présente, c'est à elle — et dans l'ordre de l'énumération ci-dessus — que revient le soin de maintenir l'ordre sur le navire et d'appliquer les pénalités de l'article 52, soit sur la proposition du capitaine, soit d'office s'il néglige son devoir.

Toutes les punitions, de quelque autorité qu'elles émanent, sont enregistrées par celle-ci sur un livre *ad hoc* conservé par le capitaine, visé à chaque relâche par l'autorité maritime ou consulaire, et remis, lors du désarmement administratif, à l'administrateur du quartier d'Inscription maritime.

En pratique, les fautes qui reviennent le plus souvent sont : l'insolence envers un supérieur, l'ivresse, la désobéissance ; les pénalités les plus fréquentes sont donc celles que l'article 53 permet au capitaine d'infliger seul, c'est-à-dire la consigne et le retranchement. Parfois, mais très rarement, on relève sur les livres de punitions que tel matelot a été puni de deux heures de peloton, c'est-à-dire astreint à rester debout dans un endroit déterminé du navire ; cette pénalité n'étant pas prévue par le décret de 1852 son illégalité n'est pas douteuse.

La retenue de solde est une punition d'une nature assez délicate dont l'usage provoque aisément les protestations des intéressés. On affirme, disait la

circulaire ministérielle du 2 mai 1884, que les capitaines la préfèrent à tout autre parce qu'elle ne détourne pas le marin de son travail comme les fers et autres punitions permises par le décret. On prétend qu'ils l'inscrivent souvent sur le livre de punitions sans en avertir l'homme puni, de sorte que celui-ci n'est avisé de la réduction de ses salaires qu'à la fin du voyage au moment où on lui paye son décompte ; ce serait un abus de pouvoir pouvant donner lieu à une plainte contre le capitaine, aux termes de l'article 79 du décret-loi. Sans critiquer la retenue en tant que punition, il ne faut pas perdre de vue, disait le ministre, que c'est la peine disciplinaire qui cause le plus de préjudice aux marins et malheureusement aussi à leurs familles. Les capitaines et les autorités (administrateur, consuls, etc.) doivent donc l'appliquer avec modération, le ministre se réservant même le droit de les réduire en cas d'excès.

Il n'est pas rare que le capitaine lève les punitions infligées directement par lui pour peu que, dans la suite, l'homme se conduise bien. De même, il lui est loisible de demander à l'administrateur la remise de celles que le décret réserve à l'autorité supérieure. D'autre part, si le navire désarme l'étranger, il est difficile, impossible même, de faire faire aux hommes les jours de prison infligés du cours du voyage, faute d'un local à la disposition du consul. Le cas échéant, le quartier, avisé par les soins de celui-ci, fera plus

tard rechercher l'homme pour assurer la sanction légale.

C'est une croyance très répandue chez les marins que bon nombre des maisons d'armement, en dehors des registres de punitions officiels ou publics, tiennent, sous le nom de « cahiers rouges » des carnets sur lesquels, sans débat, sans information donnée à l'intéressé, sont relatés, en l'absence même de punitions infligées au cours du voyage, les reproches de toute nature, y compris pour faute non strictement maritime, encourus par chaque membre de l'équipage. Non seulement ces cahiers servent à la maison qui les a ouverts en vue du recrutement de son propre personnel, mais les armateurs se les communiquent entre eux, en délivrent des extraits aux marchands d'hommes (1) chargés de l'embauchage, afin d'éliminer une fois pour toutes, et par quelque voie qu'ils se présentent, les « brebis galeuses » dont l'un d'eux a eu à se plaindre. Sans garantir la réalité du fait, je puis seulement déclarer que j'ai vu aux mains d'un marchand d'hommes d'un grand port de l'Ouest une liste nominative annotée dans ce sens et que cet individu m'a affirmé être la copie d'un de ces cahiers.

Si légitime que soit le souci de l'armateur de pré-

1. Ceux-ci ont également à leur usage un cahier rouge sur lequel ils portent les marins mauvais payeurs qu'ils refuseront désormais de placer.

venir toute cause de désordre à bord de ses navires et sans discuter son droit de composer l'équipage à sa convenance, on ne saurait trop insister sur l'illégalité de communications de ce genre entre armateurs d'une même localité, *a fortiori* de port à port ; c'est ajouter au décret disciplinaire une pénalité qu'il n'a pas prévue : « l'interdiction d'embarquement » à peu près assurée par une mise à l'index qui prive l'homme de son gagne-pain et de celui de sa famille. Si ces faits étaient prouvés, nul doute qu'ils exposeraient leurs auteurs à de sévères sanctions.

Le régime disciplinaire dans son ensemble ne soulève pas chez les gens de mer de protestations bien vives, leurs représentants en reconnaissent l'absolue nécessité, du moins quand le navire est en mer, ils voudraient seulement que la rigueur du décret-loi fût atténuée quand le navire est en rade ou au port. Dans cet ordre d'idées, le Syndicat des inscrits maritimes de Marseille remet à ses membres un imprimé dont la teneur suit (1) :

« Si à terre les syndiqués sont des hommes libres pouvant et devant lutter pour l'amélioration de leur sort, à bord ils sont avant tout marins. Comme tels vous avez des devoirs qui peuvent se résumer ainsi : 1^o respect de l'autorité de vos supérieurs ; 2^o discipline intégrale, obéissance parfaite qui n'ira pas ce-

1. Cité par M. le député Carnaud. Séance du 18 nov. 1904.
J. off., p. 2541.

pendant jusqu'à la passivité, dévouement, solidarité. Ces devoirs n'ont jamais été méconnus par vous, vous avez le droit de réclamer de vos supérieurs la réciprocité. »

Au XII^e Congrès des inscrits maritimes, M. Rivelli déclarait : « A bord, le capitaine seul commande, il n'y a pas à discuter ses ordres ». Ailleurs, il écrit : « Le décret de 1852 ne doit pas disparaître parce que nous ne sommes pas de ceux qui ne veulent plus de discipline à bord ; elle est nécessaire. Nous demandons qu'on modifie le décret dans un sens plus libéral, qu'on le démocratise. »

Le décret-loi ne s'en tient pas aux questions de discipline pure mais s'étend aux infractions qualifiées « délits maritimes » et parmi lesquelles celles qui rentrent dans le cadre de cette étude sont :

- 1^o Les fautes de discipline réitérées ;
- 2^o La désobéissance accompagnée d'un refus formel d'obéir ;
- 3^o La désobéissance accompagnée d'injures et de menaces ;
- 4^o Les rixes et voies de fait ;
- 5^o L'ivresse avec désordre ;
- 6^o La désertion (1) ;
- 7^o Les voies de fait envers un supérieur ;
- 8^o La rébellion non armée.

Les pénalités afférentes aux délits maritimes sont :

- 1^o L'amende de 16 à 300 francs ;

1. Il est fait plus loin une étude spéciale de ce délit.

2° La boucle simple pendant vingt jours, la double boucle pendant dix jours (abrogé) ;

3° L'emprisonnement de six jours à deux ans ;

4° La perte ou la suspension de la faculté de commander.

La loi du 15 avril 1898 a supprimé une dernière peine « l'embarquement correctionnel à deux tiers de solde sur les bâtiments de l'Etat ».

En 1852, le service obligatoire n'existait pas en France, et d'autre part la « campagne » que spécifiait le jugement de condamnation était une réalité. Cette peine n'était pas sans avoir donné lieu depuis longtemps à de justes critiques. En premier lieu, il était difficile d'affecter aux bâtiments naviguant au loin des hommes dont la durée de la peine devait expirer avant le retour du navire, de sorte que, de plus en plus, « l'embarquement correctionnel » s'effectuait à proximité des côtes de France, pour ainsi dire en des postes de choix, les destinations extérieures revenant aux marins de la carrière régulière. Mais surtout ce que la loi de 1898, en abrogeant sur ce point le décret de 1852, a voulu faire cesser, c'est l'assimilation du service de l'Etat à une punition grave qui, au prix d'une légère différence de solde, mettait côte à côte, sur le navire de guerre avec les mêmes fonctions, le même point d'honneur, le marin accomplissant son devoir de citoyen envers le pays et l'individu condamné par un tribunal pour désertion, c'est-à-dire pour abandon de son poste, rupture d'un engagement solen-

nel et, presque toujours, oubli de ses obligations militaires.

Les délits maritimes sont de la compétence de tribunaux maritimes commerciaux dont les membres sont :

L'administrateur de l'Inscription maritime, président ;

Un armateur ou ancien armateur ;

Le capitaine de port ;

Un capitaine au long cours non embarqué ;

Le plus âgé des maîtres d'équipage ou, à défaut, le plus âgé des marins du quartier âgés de moins de cinquante ans et ayant rempli ces fonctions.

Si le prévenu est un mécanicien, ce dernier membre est remplacé par un marin appartenant à cette catégorie.

Ces tribunaux jugent sans appel, mais le recours en Cassation est autorisé depuis la loi de 1898 qui leur a reconnu, d'autre part, le droit d'admettre des circonstances atténuantes et, sur la proposition de M. Béranger, a consacré l'application aux délits maritimes de la loi du 26 mars 1891 sur le sursis à l'exécution de la peine.

Plus encore que les délits, les crimes dont s'occupe le décret-loi sortent du cadre de cette étude, nous les énumérons cependant en raison du caractère maritime qui les élève d'un ou plusieurs degrés dans l'échelle des pénalités et défère leurs auteurs à la Cour d'assises ; ce sont :

La baraterie ;

Le vol d'un objet d'une valeur de 20 francs et au-dessus quand il est commis par un matelot, et quelle que soit la valeur de l'objet si l'auteur est un officier ;

L'altération des vivres ;

La rébellion armée ;

Le complot ou l'attentat contre l'autorité du capitaine ;

Ajoutons-y enfin la piraterie.

Il faut remarquer que la baraterie est rendue aujourd'hui assez rare par la forte organisation des assurances, la perfection des moyens de secours, de la police et de la surveillance de la navigation ; quant au pavillon à tête de mort des « pirates », il est allé rejoindre au magasin des accessoires l'escopette des brigands de grand chemin.

En matière de crimes le capitaine remplit les devoirs de juge d'instruction, procède aux premières constatations et aux premiers interrogatoires ; il transmet ensuite un rapport à l'autorité judiciaire.

Le fonctionnement du régime de 1852 en matière de discipline offre aux gens de mer des garanties incontestables. Les peines de disciplines sont en somme légères, le capitaine ne peut les infliger personnellement qu'en mer, encore est-il obligé d'inscrire sa décision, en la motivant, sur un livre de punitions et, dès sa première relâche, de la soumettre au représentant de l'autorité qui en constate la légalité (art. 23). Aussitôt qu'il se trouve à portée

d'une autorité française, il cesse de punir lui-même, son rôle se borne à porter plainte à une autorité supérieure qui décide (art. 5 et 6) ; celle-ci ne statue *qu'après avoir entendu le marin dans ses justifications*. Une circulaire du ministre de la Marine, en date du 7 avril 1862, invite en effet les autorités maritimes à ne jamais infliger l'une des peines disciplinaires du décret-loi sans faire mention, tant sur le livre de punitions du bord que sur son propre registre, de l'accomplissement de cette formalité, ainsi que des numéros des articles du décret appliqués dans la circonstance. Les principes de liberté de la défense et de la comparution personnelle sont d'ailleurs une des caractéristiques de tout régime disciplinaire (1).

Les articles 6, 7 et 23 du décret-loi, en donnant à l'autorité maritime le droit de se faire rendre compte des punitions par le capitaine, attribuent à cette autorité le droit de réviser les dites décisions, non seulement illégales pour excès de pouvoirs, mais estimées excessives en raison du nombre ou de la rigueur des peines prononcées. Ce droit de contrôle implique le droit d'annulation, lorsque ce dernier peut encore s'exercer, c'est-à-dire quand la peine n'est pas encore subie. « Il est d'usage pour l'exercice de ce droit d'annulation, dit une circulaire du 24 mars 1882, de s'adresser au ministre de la

1. M. Larnaude à son cours.

Marine, ce qui donne plus d'autorité à la décision et assure l'uniformité qui ferait défaut si chaque administrateur de l'Inscription maritime statuait isolément. »

Les équipages sont encore garantis contre l'arbitraire du commandement par l'article 27 du décret-loi qui les autorise à porter plainte contre le capitaine; par les articles 72 et 79, punissant sévèrement tout officier ou capitaine qui frappe un inférieur, se permet ou tolère un abus de pouvoirs quelconque à l'égard de celui-ci. Le même tribunal commercial maritime qui juge les marins prévenus de délits maritimes, juge aussi leur chef; les dispositions du décret visant ce dernier ne sont pas moins nombreuses et sont plus sévères que celles qui frappent le simple matelot, et c'est justice car la responsabilité doit se proportionner au grade et au pouvoir qu'il confère (circulaire du 2 mai 1884).

Ces garanties ne semblent pas suffisantes à M. Rivelli qui demande de plus qu'un livre de réclamations soit mis à la disposition de l'équipage et destiné à recevoir les plaintes contre le capitaine. Bien entendu, dit M. Rivelli, nul n'aurait le droit de réclamer au reçu de l'ordre, mais seulement à la fin du voyage ou après avoir achevé sa tâche.

En définitive, rien ne vaut la garantie mutuelle résultant de bons rapports entre chef et subordonnés, de la confiance réciproque qui règne dans un équipage bien composé. C'est ce qu'exprime fort bien cette disposition du Code de commerce russe

(art. 290) (1) : « Le capitaine est obligé de traiter l'équipage avec bienveillance et humanité en lui donnant l'exemple de bonnes mœurs et de bonne conduite, de sobriété, de zèle, en accomplissant scrupuleusement ses devoirs et en s'acquérant par ses qualités, l'estime et l'obéissance volontaire de tous ses subordonnés. »

Lois étrangères. — *Angleterre.* — Le Merchant Shipping Act, dans son article 225, prévoit les fautes de discipline suivantes avec les pénalités applicables :

1° L'abandon du navire sans permission, donnant lieu à la confiscation d'un mois de salaires au plus ;

2° La désobéissance volontaire à un commandement légitime, punie de quatre mois de prison au plus et de la confiscation de deux jours de paye ;

3° La désobéissance volontaire et continue aux commandements légitimes ou les manquements continus aux devoirs de la profession. Cette infraction est punie de douze semaines de prison au plus et de la confiscation d'autant de fois six jours de paye qu'elle a duré de fois vingt-quatre heures ;

4° Les voies de fait envers les supérieurs, réprimées par un emprisonnement maximum de douze semaines ;

5° La désobéissance concertée, même peine que ci-dessus ;

6° Les dommages causés volontairement au navire

1. Autran, X. 552.

ou à la cargaison, donnant lieu à la confiscation, sur les salaires du coupable, du montant de la perte et, à la discrétion de la Cour, à un emprisonnement de douze semaines ;

7° La contrebande ayant occasionné une perte au propriétaire, punie du versement d'une indemnité égale au montant du dommage subi.

La loi anglaise se rapproche du droit disciplinaire plus que du droit pénal proprement dit ; si l'on n'y trouve pas la disposition de notre article 52-11° « et généralement tous les faits de négligence ou de paresse qui ne constituent qu'une faute légère... », elle punit en revanche « le manquement continu aux devoirs de la profession », expression de portée non moins large.

L'article 114, § 2 du Merchant Shipping Act, donne aux armateurs la possibilité de prévoir, dans les contrats d'engagement, l'établissement de règlements pour le maintien de la discipline (*regulations for maintaining discipline*), règlements sanctionnés par des amendes, rationnements de vivres ou autres pénalités autorisées par le Board of Trade et que les parties conviennent d'adopter. Voici quelques dispositions assez fréquentes : Violence sur une personne du bord : 5 shillings d'amende ; ivresse, la première fois : 5 shillings, récidive, chaque fois : 10 shillings ; injures et refus d'obéissance : 10 shillings.

Allemagne. — La loi du 27 décembre 1872 donne, des fautes de discipline, une énumération semblable à celle de notre décret-loi : négligence dans le service,

désobéissance, insolence, abandon du navire, ivresse, gaspillage des vivres, désobéissance réitérée, désobéissance concertée. Les peines sont prononcées par les bureaux des gens de mer.

Cette loi distingue, comme notre décret-loi, les fautes de discipline des infractions ordinaires. Les premières se réfèrent au pouvoir accordé au capitaine pour maintenir le bon ordre ; celui-ci peut prendre toutes les mesures nécessaires à cet égard, mais il ne lui est loisible de prononcer en dernier ressort aucune peine, aucune amende, ni correction corporelle, ni emprisonnement.

Russie. — Le capitaine n'a pas le droit d'appliquer un châtiment corporel sauf quand, pendant le sauvetage du navire, des mâts, des voiles et agrès, ses ordres ou injonctions seraient exécutés mollement, mais sans pouvoir administrer alors plus de cinq coups de corde ou de verge (art. 298 du Code de commerce russe). La peine de la rébellion, vingt-cinq coups de corde au maximum, n'est appliquée qu'après avis des principaux de l'équipage (art. 299).

Norwège. — Aux fautes de discipline prévues par la généralité des lois maritimes, la loi norvégienne ajoute les infractions qui consistent pour le marin : 1° à louer ses services avant la fin du contrat en cours ; 2° à laisser passer, sans se rendre à bord, la date convenue lors de l'engagement. Il y a là, à l'égard du lien spécial qui attache l'homme à son navire, non seulement en France, mais dans d'autres pays, une faute entraînant, non pas une simple

responsabilité pécuniaire, mais des mesures coercitives.

Comme la législation française, la loi norvégienne prévoit, à côté de simples fautes de discipline, des délits maritimes qui sont : 1° l'entente concertée contre l'autorité du capitaine ; 2° l'injure et l'outrage envers lui, infractions punies de l'amende, de la prison et même des travaux forcés. Ces diverses peines frappent les mêmes délits commis contre le second exerçant le commandement du navire, toutefois la violence sur la personne de cet officier donne lieu à une pécunialité inférieure d'un degré à celle qui serait prononcée si l'acte avait été commis sur la personne du capitaine.

§ 3. — *La désertion.*

Dans l'énumération que le décret-loi donne des délits maritimes figure l'abandon, par le matelot, du navire au rôle duquel il est porté, c'est-à-dire la rupture du contrat d'engagement. Les gens de mer, mécaniciens, chauffeurs, etc..., français ou étrangers, qui, dans un port de France s'absentent sans permission pendant trois fois vingt-quatre heures de leur navire ou de leur poste, ou encore qui laissent partir ledit navire sans se rendre à bord, sont *réputés déserteurs* et punis de quinze jours à six mois de prison. Dans un port étranger, l'absence pendant deux fois vingt-quatre heures suffit à cons-

tituer la désertion, punie, en ce cas, de un mois à un an de prison. Nous savons d'autre part que le déserteur perd la solde acquise au jour du délit et que cette solde se répartit par moitié entre l'armement et la Caisse des Invalides, et, si l'homme est marié, entre sa femme, l'armement et les Invalides, chacun pour un tiers.

Ainsi, en vertu du lien spécial qui attache l'homme au bâtiment, la loi met la force publique au service de l'armateur pour ramener les déserteurs à bord ; rien d'analogue à l'égard de l'ouvrier qui abandonne son atelier, *a fortiori* à l'égard de grévistes. C'est qu'en France, la désertion du matelot ne constitue pas qu'un manquement à l'engagement du marin vis-à-vis de l'armateur, mais encore une faute vis-à-vis de l'Etat qui préside audit contrat et au contrôle duquel le marin n'a pas le droit de se soustraire. Notons en passant qu'une mesure aussi exceptionnelle n'est pas la conséquence du régime de l'Inscription maritime et du besoin qu'a l'Etat de savoir à tout moment où se trouve l'inscrit, puisque la désertion d'un étranger embarqué sur navire français donne lieu à l'application des mêmes peines. Le lien spécial auquel est astreint le matelot résultant de la nécessité d'un régime à part qui assure la sécurité en mer et le maintien de l'ordre à bord, il ne peut dépendre de chaque matelot de dépouiller la qualité de membre de cette société spéciale « l'équipage » dont la constitution, avec les obligations qu'elle

impose à ceux qui en font partie, est dictée par la considération de l'intérêt général.

Si la force publique est mise à la disposition de l'armateur, celui-ci, pas plus que le capitaine, son représentant, n'a le droit de requérir directement de la Gendarmerie Maritime l'arrestation des marins et, le cas échéant, il ne peut que signaler les noms des absents à l'administrateur, seul à même d'apprécier la situation des hommes dont la liste lui est transmise. Les frais d'arrestation ne sont mis à la charge du matelot et imputés sur ses salaires qu'après déclaration de désertion ; c'est à l'armateur qui réclame cette arrestation de faire l'avance des dits frais.

Une grave question est née du rapprochement des dispositions du décret-loi sur la désertion et de textes parus postérieurement en matière de rupture du contrat de travail, autrement dit quant au *droit de grève*. Les matelots qui ont une discussion avec leur armateur, au sujet des conditions du travail, ont-ils le droit de recourir à ce procédé, comme les ouvriers le peuvent depuis 1864 ? Ou, au contraire, le lien spécial qui attache l'homme au navire est-il incompatible avec la grève, arme devenue de droit commun ? La question revient ainsi à savoir si les dispositions du décret-loi sur la désertion ont pour conséquence d'enlever le droit de grève aux matelots, ou si elles ont été abrogées par la loi de 1864. Le matelot *gréviste* est-il un *déserteur*, un coupable ?

La thèse reconnaissant le droit de grève aux marins du commerce a été soutenue à la tribune de la Chambre des députés par M. Pelletan, ministre de la Marine, dans les séances des 2 et 16 décembre 1904 et appuyée d'arguments spécieux.

Pour M. Pelletan, le simple bon sens soustrait le matelot gréviste au décret-loi : l'éventualité de la grève n'est même pas entrée dans l'esprit du législateur de 1852 : « Qu'est-ce donc que ce délit de désertion auquel vous voudriez assimiler la grève, disait-il, comme s'il se fût adressé aux armateurs ? C'est un délit qui résulte d'un régime d'exception, mais d'un régime d'exception inévitable parce qu'il est dicté par la force des choses. Il est contraire à tous les principes que la rupture d'un contrat civil entre un employeur et un employé entraîne d'autres conséquences que des responsabilités civiles, donne lieu à d'autres réparations que des dommages-intérêts, et, qualifiée de désertion, devienne un délit. »

« Quand un navire est en voyage, qu'il a besoin du concours de tous, qu'un matelot essaye de l'abandonner, et déserte en même temps la communauté d'efforts et de périls qui est la condition même du retour ; la voilà la désertion ! Mais un navire est rentré au port, jusqu'à un nouveau départ il ne traversera plus aucune des épreuves, aucun des périls qui ont nécessité la législation sur la désertion : les matelots font grève ; peut-on dire qu'ils essayent d'abandonner le navire dont ils sont descendus passagèrement ? Ce ne sont pas des hommes qui se refu-

sent à la solidarité du péril commun, ce sont des salariés qui discutent avec celui qui les paie (1). »

Cette thèse du ministre était confirmée par des précédents. Des grèves de matelots avaient eu lieu déjà en 1890 en Angleterre, puis à Hambourg. Les lois sur la désertion ne furent pas appliquées, fait d'autant plus remarquable que la loi allemande prononce contre ceux qui abandonnent leur navire des pénalités sévères. En 1900, lors des grèves du Havre, le ministre de la Marine de l'époque (c'était M. de Lanessan), avait considéré comme impossible l'application à plusieurs centaines d'individus des dispositions qui visent plutôt des cas isolés ; les prisons du Havre eussent été insuffisantes. M. Pelletan se référait encore à l'opinion d'un officier du commissariat de la Marine qui écrit : « Le décret de 1852 constitue une réglementation parfaite pour les temps ordinaires, répondant très bien aux nécessités de la navigation. Il faut le conserver, mais à mon avis, il ne peut être appliqué en matière de grève. Dans ce cas, il y a également rupture du contrat pour la plupart des intéressés, mais la rupture du contrat n'entraîne que des dommages pécuniaires pour l'ar-

1. Un reporter, au sortir d'une entrevue avec M. Pelletan, avait de son côté publié les déclarations suivantes du ministre : « Il est inadmissible, il est contraire au droit moderne, il est contraire au sentiment le plus élémentaire d'humanité que l'on veuille nous contraindre à punir de plusieurs mois de prison un ouvrier qui, sur le territoire français, a quitté son bord pour affirmer son droit de salarié. (*L'Humanité* du 30 octobre 1904).

mateur, elle ne peut compromettre la sécurité de la navigation et tout le monde sait que la sécurité de la navigation en mer, qui exige l'autorité absolue du commandement et la discipline sévère des équipages, est la seule raison d'être d'une réglementation aussi étroite que celle du décret de 1852 maintenue par la loi du 15 avril 1898 (1) ».

« Vous invoquez, continuait l'orateur, le contrat qu'ont signé les matelots ? Mais la prétention de ceux-ci, dans la plupart des grèves, c'est de protester contre le patron qui a violé ce contrat. Ils peuvent avoir tort assurément, mais qui jugera ? Sera-ce le gendarme qui viendra les prendre au collet pour les ramener à bord du navire ? Non, vous n'avez pas le droit de faire d'une législation créée exclusivement pour la sécurité du navire, un moyen pour le patron d'échapper aux discussions avec ses salariés. »

Comment enfin le décret de 1852 aurait-il enlevé à qui que ce soit un droit dont personne ne jouissait alors ? La loi du 15 avril 1898, qui le modifie, est muette sur la grève, c'est que son auteur a vu dans la loi de 1864 le droit commun de tous les

1. M. Pelletan remarquait encore que les législations des pays les plus libres, Angleterre et Etats-Unis, ne prononcent de peines sévères contre la désertion que « là où elle est vraiment coupable, quand elle se produit à l'étranger. Quand elle se produit dans un port de la métropole, elle ne peut être punie que de la perte des gages acquis et des effets que l'homme a laissés à bord. »

travailleurs — y compris les marins — autrement la loi de 1898 n'aurait pas failli à en exclure expressément ces derniers.

« Les ouvriers jouissent du droit de grève, or que sont les matelots sinon des ouvriers ! Les matelots proprement dits ne forment plus qu'une minorité de l'équipage, c'est le personnel de la machine qui a en mains les organes vitaux du navire et ce personnel se compose de mécaniciens, c'est-à-dire d'ouvriers des villes, des frères des ouvriers de l'industrie, ayant pour la plupart des notions scientifiques, qui peuvent demain quitter le bord et entrer à l'usine sans changer de métier, et que la fabrique dispute à chaque instant à la navigation. Le matelot lui-même n'est plus l'homme des interminables traversées de jadis, il vit dans les villes ; on ne peut plus l'isoler du mouvement moderne, il sait qu'il a le droit de poursuivre ses revendications, on ne l'en empêchera pas. Et si l'on voulait l'en empêcher, on aboutirait à restreindre le nombre des marins ; où les trouverait-on ces marins si on leur demandait de ne pas vivre de leur siècle et d'accepter quelque chose du servage des temps passés ? »

Quelques auteurs, considérant que c'est surtout au navire isolé en mer, en cours de voyage, au « navire naviguant », qu'un statut sévère est indispensable, ont songé à une distinction qui tolérerait certains relâchements dans la sévérité ordinaire quand le navire séjourne dans un port de France. Le fait que le marin reste soumis à ses obligations mili-

taires, la facilité de son remplacement s'il rompt définitivement son contrat, la possibilité de pourparlers, etc... ont conduit à se demander si la grève, ainsi réduite à un procédé un peu énergique de discussion, reste incompatible avec la réglementation de 1852.

D'après les inscrits, pour distinguer la grève de la désertion, il ne faut pas tant s'attacher au moment où le fait s'est produit qu'au motif pour lequel le matelot a quitté le bord. A-t-il rompu son contrat sans raison plausible, à la suite d'un coup de tête ? il est déserteur. Mais quand un marin, ou un équipage, débarque parce que la nourriture est mauvaise, parce que ses salaires sont inférieurs au taux habituel, ou pour tout autre motif *d'ordre professionnel*, portant sur les conditions du travail, ce n'est plus une désertion, mais l'exercice d'un droit reconnu à tous les travailleurs. Encore moins serait-on fondé à parler de désertion vulgaire si le syndicat prend en mains la cause de ce matelot ou de cet équipage, allant même (comme le prévoient certains statuts de ces syndicats) « jusqu'au bout de ses ressources pour les soutenir. » L'argument n'est pas sans valeur, nous le verrons plus loin, mais reconnaissons dès maintenant que ce serait s'aventurer beaucoup de s'en remettre au syndicat du soin de distinguer entre la désertion et la grève et de soustraire des camarades aux poursuites en déclarant que la cause du débarquement est d'ordre professionnel.

La thèse du ministre de 1904 n'a pas manqué de contradicteurs. Tout d'abord, lui a-t-on répondu, la loi de 1864, loi générale, n'a pu déroger aux lois spéciales antérieures : *generalia specialibus non derogant*, les deux textes s'ignorent l'un l'autre. De plus, cette loi de 1864, en abrogeant les articles du Code pénal qualifiant de fait délictueux la rupture collective du contrat de travail, s'est bornée à rendre licite, accompli par plusieurs, un fait antérieurement licite, accompli par un seul. Or, le matelot isolé ne peut pas rompre son contrat d'engagement sans être réputé déserteur, la loi de 1864 n'aurait pu rendre licite pour plusieurs matelots ce qui est interdit à un seul, sans produire le résultat inverse de celui qu'elle s'est proposé : permettre à plusieurs *ce qui est permis à un seul*. Enfin, si la loi du 15 avril 1898 ne vise pas le cas de grève, c'est que la question ne se pose pas pour les matelots régis par un texte non abrogé par la loi de 1864. L'un des chefs les plus incontestés de la démocratie moderne affirme qu'il a voté cette loi dans la pensée qu'elle ne saurait avoir pour résultat l'assimilation du gréviste à un déserteur, et que s'il avait prévu ledit résultat il aurait voté contre la loi ou aurait proposé un amendement distinguant nettement les deux situations, mais malheureusement, en législation, les textes seuls comptent, indépendamment de ce qu'on a oublié d'y insérer.

On objecte encore que, durant l'embarquement, la situation des gens de mer est en quelque sorte la

négarion du droit de grève (1). « La loi, dit M. Verneaux, a enlevé aux marins le droit d'interruption collective du contrat de travail. Conçoit-on que des marins, chauffeurs et mécaniciens puissent se concerter pour l'arrêt, en mer, des paquebots sur lesquels ils servent ? On a admis, et on continue à admettre, que les nécessités de la navigation commandent, pour la protection des vies humaines, des règles spéciales. Il reste entendu que les marins débarqués peuvent se concerter pour refuser de nouveaux engagements ; mais alors il n'y a pas grève au sens où l'on entend ordinairement ce mot. » « Les marins libres de tout engagement, dit de même M. de Seilhac (2), jouissent de la plénitude du droit de coalition et du droit syndical, comme tous les autres travailleurs de l'industrie. Ils peuvent se syndiquer, faire grève, mettre en interdit tel amateur ou tel capitaine. Il ne peut être question pour eux de l'autorité disciplinaire du bord à laquelle ils échappent, n'étant liés par aucun contrat. Tout autre est la situation du marin embarqué. Remarquons d'abord que ce terme n'implique pas nécessairement que le marin soit en cours de route, ni même qu'il se trouve à bord du navire, mais que son contrat d'engagement est en cours, que la revue d'armement a eu lieu et qu'elle a été consacrée par le rôle. » Pendant toute la période de l'arme-

1. Verneaux. *Bulletin de la Société de législation comparée* d'avril-mai 1904.

2. Musée Social, 27 juin 1904.

ment administratif le droit de grève est suspendu sans qu'il soit permis de distinguer, avec M. Pelletan, selon que le navire est en voyage ou amarré à quai ; la *société* de l'équipage est constituée pour la durée du rôle, elle n'est pas intermittente.

N'oublions pas que les avantages dont jouissent les gens de mer contre la rupture du contrat d'engagement quant elle lèse leurs intérêts (maladie, délaissement à l'étranger, etc.) indiquent que ce contrat ne peut être rompu par l'armateur ni par son représentant, le capitaine ; soutiendra-t-on qu'il est à la merci de la moindre fantaisie d'un matelot ? Le contrat doit être bilatéral (1).

On sait d'autre part que les armateurs supportent malaisément l'obligation de composer leurs équipages, pour les trois quarts au moins, de matelots français. Une grève d'inscrits maritimes s'étendant à plusieurs ports, une grève générale *a fortiori*, aurait donc pour résultat d'arrêter net l'industrie des transports maritimes, éventualité redoutable comme d'ailleurs toute grève d'individus investis d'un monopole.

Telles sont les deux thèses en présence. La seconde est l'interprétation exacte de notre législation, en l'état actuel des textes elle est seule juridiquement

1. L. de Seilhac, *loc. cit.* De plus, il faut dire que l'absence de moins de trois jours cause déjà un préjudice à l'armateur et aux hommes restés à bord qui, pour remplacer l'absent, fournissent un surcroît de travail. Il serait équitable, disent les armateurs, que ce fait donnât lieu à des dommages-intérêts, sans qu'il fût, bien entendu, question d'emprisonnement.

soutenable. L'argumentation présentée à la Chambre par M. Pelletan, sans valeur en tant que commentaire du décret-loi, pourrait, il est vrai, être retenue en quelque mesure si elle se présentait comme l'exposé des motifs d'un projet de réforme. La présomption d'après laquelle le matelot absent pendant trois fois vingt-quatre heures est un déserteur exclut toute appréciation du motif de l'absence ; l'on comprendrait qu'une modification de ces dispositions tienne compte de *l'intention* de rompre le contrat et que l'abandon du navire à la suite d'un désaccord professionnel ne soit pas *forcément* une désertion (1).

D'ailleurs, actuellement, les voies légales offrent aux gens de mer le moyen de débarquer sans s'attirer les rigueurs du décret-loi. Nous avons vu au chapitre 1^{er} que le contrat d'engagement prend fin, entre autres procédés, par le débarquement d'office ; cette formalité dénonce le lien spécial auquel l'homme est assujéti, en laissant intact celui de droit civil résultant du contrat de louage ; elle sauvegarde à bord du navire le bon ordre qui serait continuellement troublé si les matelots, ne pouvant s'entendre avec leur armateur sur les conditions du travail, se trouvaient tenus, sans rémission possible, de fournir leurs ser-

1. Reconnaissons volontiers que l'adoption de cette modification trouverait un obstacle dans le monopole des inscrits maritimes signalé ci-dessus et appellerait comme contre-partie l'abrogation de ce monopole. Mais alors les gens de mer allégueraient qu'on les livre sans défense à la concurrence des matelots étrangers. C'est un cercle vicieux.

vices à des conditions acceptées en principe lors de la signature du contrat, mais qu'à l'épreuve ils déclarent ne plus pouvoir accepter. Ils peuvent évidemment avoir tort, mais la vie commune à bord du navire ne serait plus possible après des discussions de ce genre ; mieux vaut que la société spéciale de l'équipage se dissolve, car son maintien forcé aboutirait à un résultat inverse de celui que l'Etat s'est proposé lors de sa formation, c'est-à-dire à la rupture à bord de l'ordre nécessaire à la sécurité de la navigation maritime. Le lien spécial superposé au lien civil par l'intervention de l'Etat disparaissant seul, les gens de mer se trouveraient dans la situation des ouvriers ordinaires ; on pourrait leur appliquer la théorie d'après laquelle la grève donne lieu à des dommages-intérêts pour rupture brusque du contrat de travail ou celle qui veut que la grève soit, non une rupture, mais une suspension de ce contrat.

A plusieurs reprises, dans leurs congrès, les inscrits maritimes, constatant que leurs revendications n'avaient abouti à aucun résultat, ont agité la question de savoir si la *grève générale* n'assurerait pas une pression efficace sur les pouvoirs publics. Les résolutions de cette sorte n'ont pas encore été suivies d'effet ; ce furent surtout des engagements de principe. Le XIII^e congrès, tenu à Cette en 1905, au moment où il terminait ses travaux et discutait les voies et moyens à employer pour faire aboutir les revendications déposées au cours de ses séances,

adopta la motion suivante : « Considérant que, en douze congrès nationaux, ces mêmes revendications ont été soumises aux ministres compétents sans qu'aucun résultat matériel et conforme aux vœux déposés soit intervenu ; considérant que depuis 1891, date du premier congrès national maritime, le Parlement n'a pas tenu compte de ses vœux ; qu'il a au contraire aggravé la situation des navigateurs en général en votant des lois nouvelles et d'exception, aussi draconiennes qu'inhumaines ; qu'il ne reste aucun doute sur l'apathie et la mauvaise volonté parlementaires et gouvernementales, etc...., le XIII^e congrès vote le principe de la grève générale à une date indéterminée si ses ordres du jour relatifs au décret-loi de 1852, à la caisse des Invalides, à la réglementation du travail et des effectifs, etc., ne reçoivent pas une solution favorable. »

Le dernier congrès, tenu à Paris en octobre 1906, a également préconisé la grève générale comme moyen de faire aboutir les projets d'amélioration des pensions de demi-solde déposés au Parlement.

La déclaration de la grève générale, partie de Marseille, siège de la Fédération nationale des syndicats maritimes, serait adressée aux délégués généraux de cette Fédération dans les cinq arrondissements maritimes, chargés de transmettre l'ordre reçu aux camarades placés, dans leur circonscription, à la tête d'un secteur plus restreint, et ainsi de suite ; en quelques heures, la décision de la Fédération serait notifiée et exécutée sur tout le littoral : les

inscrits débarquant en masse de leurs navires, les pêcheurs rendant leurs rôles à l'Inscription maritime. La Marine marchande française cesserait momentanément d'exister. Limitée par la règle sur la composition nationale des équipages, elle ne pourrait que laisser ses navires au port. La grève générale mettrait une arme terrible aux mains des syndicats d'inscrits maritimes en raison du monopole dont jouissent leurs membres et de l'impunité sur laquelle ils peuvent compter, car les pénalités de la désertion, toujours possibles juridiquement, seraient malaisément appliquées à une population entière.

Lois étrangères. — *Angleterre.* — La législation anglaise punit tant l'absence sans permission que la désertion. La peine varie selon que l'infraction est commise dans le Royaume-Uni ou en dehors ; dans le premier cas, elle entraîne une simple amende, dans le second, un emprisonnement de douze semaines au maximum. Autrefois, la désertion qui se produisait dans le Royaume-Uni était punie d'emprisonnement, cette disposition a été abrogée par la loi du 2 mai 1880.

Le déserteur est en outre passible de la confiscation des salaires acquis ; il est enfin débiteur envers l'armement de la différence entre son propre salaire et celui (s'il est supérieur) dont jouira son remplaçant.

Etats-Unis. — Une loi du 21 décembre 1888 a éga-

lement aboli la peine d'emprisonnement pour le cas de désertion dans un port national. La législation anglo-américaine est donc moins sévère que la nôtre sur ce point.

Allemagne. — Le matelot qui, après la conclusion du contrat d'engagement se cache afin de se soustraire à l'embarquement, est puni d'une amende de 60 marks.

Quand un matelot déserte, le voyage étant commencé, la peine est portée à 300 marks d'amende ou à trois mois d'emprisonnement au maximum. Le déserteur encourt encore la confiscation de ses salaires acquis.

Pays Scandinaves. — La désertion donne lieu en Norvège, en Suède et en Danemark, à des mesures, non plus seulement répressives, mais préventives. S'il y a lieu de croire en effet que les gens de l'équipage ont *l'intention* de désertir, le capitaine peut, en cas de soupçon, tenir sous une garde spéciale les effets de l'équipage (art. 107 des codes maritimes Scandinaves).

CONCLUSION

Au cours de cette étude, on a pu constater que les textes législatifs et réglementaires déterminant la condition des gens de mer laissent, malgré leur abondance, subsister quelques lacunes. Quoi qu'il en soit, l'ensemble des prescriptions qui réglementent leur profession, l'intervention incessante de l'autorité publique dans les actes de leur vie privée, les soumettent à un régime tout différent du régime ordinaire des travailleurs. Un statut spécial, à la fois civil, criminel, administratif et social, est la conséquence nécessaire de leur métier et du milieu où ils l'exercent.

En effet, on ne saurait étendre les dispositions qui régissent les ouvriers à l'intérieur de l'usine aux matelots qui travaillent à bord du navire. Le navire isolé en mer n'est pas seulement un atelier que l'on quitte après le travail, c'est un territoire, avec obligation de séjour continu et de vie commune permanente ; l'équipage n'est pas qu'une réunion momentanée de travailleurs rattachés à un même patron par les liens d'un contrat de louages de services, c'est une petite *société*. Dans l'intérêt de cha-

cun des membres de cette société, dans celui du navire et de la cargaison, il importe que l'ordre règne à bord, car un bâtiment où l'indiscipline s'introduit cesse d'être bien manœuvré et la sécurité générale de la navigation en mer s'en ressent. L'Etat, gardien de l'ordre public maritime et chargé précisément d'assurer cette sécurité, l'Etat disons-nous, a donc déterminé d'avance, d'après un type uniforme, la constitution de la *société* de l'équipage. Il intervient dans la formation de cette société et peut seul la dissoudre ; il lui donne sa charte sanctionnée par des pénalités. Aussi le matelot, en s'engageant, ne contracte-t-il pas un simple contrat de louage de services avec un patron, mais se soumet-il encore aux règles édictées dans l'intérêt public ; il est attaché à son bord par un lien de droit civil et par un lien de droit public. C'est pourquoi la rupture du contrat d'engagement, devenant un manquement à des règles nécessaires à l'ordre public, constitue un délit. L'obligation de faire contractée par le marin ne se résout pas en simples dommages-intérêts, ou plutôt, ce qui est sanctionné par des voie d'exécution forcée sur la personne, ce n'est pas le contrat de droit privé passé entre l'armateur et lui, mais le lien spécial imposé par l'Etat ; les deux liens ne pouvant se former qu'ensemble, la rupture du premier entraîne de même celle du second et se voit frappée de pénalités destinées logiquement à assurer le maintien de ce dernier seul.

Enfin, de l'intervention de l'Etat au cours de toute

la vie de travailleur de l'inscrit maritime, de sa tutelle, du contrôle qu'il exerce sur la rédaction des clauses du contrat d'engagement ; des règles qui garantissent le paiement régulier des salaires ; de la discipline du bord ; il résulte que les gens de mer ont un statut industriel que les ouvriers ne connaissent pas et ne connaîtront pas sans doute de sitôt.

Cette protection même que l'Etat accorde, ou impose, aux gens de mer date, il est vrai, d'une époque où les droits des citoyens n'avaient leur source que dans la faveur royale, et le principal reproche que l'on puisse faire au régime auquel sont astreints les marins est d'avoir vieilli. Il est rare d'ailleurs que l'Etat ait la main légère : pour tout dire, il manque aisément de tact ; sa protection même, il l'impose et aussi la reconnaissance : l'Etat de 1907 ne diffère guère en cela de celui de 1680. Enfin, protection, tutelle, bienfait même, affirment la faiblesse — partant l'infériorité — de qui en est l'objet. Or le matelot est las qu'on le traite en enfant, qu'on le défende contre ses exploiteurs, mais aussi contre lui-même, qu'on prétende connaître mieux que lui ses propres intérêts et les servir parfois au détriment de ses penchants. Il souffre d'être morigéné, guidé, asservi, d'être économe par force et vertueux par ordre ; il réclame le droit de faire ses affaires comme il l'entend (quitte à les faire mal) et d'apprendre à ses dépens à les faire mieux. A-t-il tout à fait tort ? L'expérience que l'on acquiert soi-même est la meilleure. Il est dur de l'acquérir, il est bon de la posséder : le gré que

l'on sait à un maître de vous avoir préservé d'une faute ne vaut pas toujours la leçon que l'on aurait retirée de l'avoir librement commise.

Les conditions actuelles du travail dans la marine marchande satisfont-elles les inscrits ? Il s'en faut ! Les revendications dont leurs journaux et leurs Congrès saisissent les pouvoirs publics et l'opinion sont nombreuses (on a pu déjà le constater). Dans quelle mesure est-il possible de leur donner satisfaction ?

Tout d'abord, écartons celles de ces revendications à l'adoption desquelles s'oppose la nature des choses. Aucun gouvernement n'acceptera, aucune organisation sociale ne fera que le régime du navire puisse ne pas être différent de celui de l'usine, que la discipline n'y soit pas nécessaire et sanctionnée énergiquement. Les intérêts commerciaux ne sont pas seuls en cause ; il s'agit de la vie de l'équipage, de la sécurité des navires naviguant dans les mêmes parages. Ce régime spécial doit-il prendre fin dès que le navire mouille en rade ou entre au port ? Dans son état actuel, la loi ne permet aucune distinction de ce genre ; libre au Parlement de la modifier sur ce point et de reconnaître aux inscrits maritimes le droit de grève pendant les escales, mais point n'est besoin de tenter l'expérience pour se rendre compte que si l'exercice du droit de grève, suspendu actuellement pendant la durée de la société spéciale de l'équipage, devenait licite par intervalles, le matelot

s'en souviendrait entre ces intervalles mêmes et que l'ordre ne régnerait plus à bord du navire dans la mesure où l'exige la sécurité publique.

Les plaintes dirigées par les gens de mer contre les logeurs, hôtesse, marchands d'hommes, qui les volent effrontément, méritent au contraire d'être accueillies. Malheureusement, si le mal est énorme, sa suppression ne dépend pas de la loi ; les efforts des administrateurs de l'Inscription maritime ne suffisent pas à l'enrayer. La rapacité des exploiters de ce faible qu'est le matelot n'a d'égale que leur habileté (1) ; les marchands d'hommes ont déjà su tourner la loi sur les bureaux de placement, il est à craindre qu'ils n'en tournent toute autre qui tendrait à réduire leurs scandaleux bénéfices.

On groupera à part celles des revendications qui visent plus particulièrement les armateurs. Ceux-ci sont amenés à répartir en deux catégories les réclamations, souvent fort justes, dont ils sont saisis. A certaines ils peuvent aisément donner satisfaction : s'il s'agit par exemple d'améliorer les locaux affectés à l'équipage, de munir les navires d'un plus grand nombre d'engins de sauvetage, de rémunérer les heures

1. Les marchands d'hommes se font donner par l'armateur dont ils recrutent l'équipage, une procuration en règle, par laquelle l'armateur les charge de le représenter à l'Inscription maritime pour la signature du rôle, le versement des trois mois d'avances avant le départ, etc... ; l'administrateur est alors obligé de les admettre dans les bureaux de la Marine, non comme placeurs, mais comme représentants de l'armateur.

de travail accomplies au delà de la durée réglementaire, etc., toutes mesures d'humanité qui ne nécessitent point de dépenses considérables (1).

Au contraire d'autres demandes concernant l'accroissement des effectifs, l'augmentation des salaires, etc., forceraient les armateurs à des dépenses que la situation de la marine marchande ne leur permettrait pas de supporter. L'amélioration des postes d'équipage, pour prendre un exemple, n'oblige qu'à un accroissement de mise de fonds, par contre l'augmentation des salaires est une dépense permanente, croissante, non limitée à une somme une fois donnée.

Quelles sont donc ces charges imposées à notre marine marchande et auxquelles nous avons eu déjà à faire allusion ? Leur effet est suffisamment démontré par la fluctuation du cours moyen des titres de nos grandes compagnies : De 1895 à 1904, les actions de la Compagnie des Messageries Maritimes tombent de 624 francs à 229 francs pour se relever en 1905 à 270 francs ; celles de la Compagnie Transatlantique fléchissent de 343 francs à 149 francs et, si la Havraise Péninsulaire passe de 446 francs à 555 francs pendant le même laps de temps tandis que ses dividendes restaient stationnaires (de 30 fr. à 25 francs), les Chargeurs Réunis font une chute de 1.273 francs à 565 francs. Il doit y avoir à ce phéno-

1. Le projet de loi des armateurs sur la réglementation du travail à bord donne satisfaction à tous ces vœux.

mène commun une cause ou un ensemble de causes communes qu'il n'est pas inutile de passer brièvement en revue.

En premier lieu, un élément de dépenses pèse plus lourdement sur l'armateur français que sur l'armateur étranger, c'est le prix de revient du matériel. A l'Assemblée Générale des actionnaires de la Compagnie des Messageries Maritimes, tenue en 1906, son président, M. André Lebon, ancien ministre des Colonies et du Commerce, déclarait à ce propos (1) : « La construction coûte en France 40 o/o de plus qu'à l'étranger. De là ces deux conséquences : la même différence de 40 o/o sur le prix initial se retrouve dans l'entretien courant, et, le navire neuf ayant coûté 40 o/o plus cher, on ne saurait à aucun moment s'en débarrasser avantageusement, parce que, à moins d'être porté au chiffre fantastique de 8 ou 9 o/o, l'amortissement ne peut jamais le ramener à la valeur marchande des similaires étrangers qui se rencontrent sur le marché universel. Voilà pourquoi vos frais d'entretien sont plus lourds et pourquoi les unités de votre flotte, plus vieilles, exigent un entretien plus considérable. »

La nourriture des équipages français occasionne, elle aussi, à nos armateurs des frais plus élevés qu'à leurs concurrents des autres nations ; les Anglais surtout ont ici un grand avantage. « Les équipages

1. Compte-rendu de l'Assemblée Générale. Imprimerie J. Mersch. Paris, 1906.

anglais, disait encore M. André Lebon, se composent en majorité d'indiens qui ne sont pas payés au tarif des Européens : il y a un petit nombre d'Européens pour employer un grand nombre de « natives », comme on dit en Angleterre, indigènes de l'Inde anglaise pour la plupart. Chez nous, au contraire, la loi oblige à avoir les trois quarts, — l'on peut dire la totalité, sauf dans les chaufferies, — de nos équipages composés de Français ; non seulement les salaires s'en ressentent, mais aussi la dépense de nourriture. Les équipages européens coûtent à nourrir à peu près 2 fr. 50 par jour et par tête, tandis que les équipages composés de *natives* ne coûtent que 0 fr. 50 environ. Cela constitue une lourde charge pour des navires qui ont deux cents à trois cents hommes à bord. » Si l'on compare les charges qui résultent de ce fait pour la Compagnie des Messageries Maritimes et pour la Compagnie qui lui correspond presque entièrement en Angleterre, la *Peninsular and Oriental C^o*, on remarque une différence de 12 à 1.500.000 francs en faveur de la Compagnie anglaise.

L'élément rémunérateur de la marine marchande, le fret, ne procure pas à nos armateurs de bénéfices suffisants. Nos produits sont en grande partie des produits riches qui forment des compléments de chargement plutôt que des chargements complets ; nos industries produisent relativement peu de marchandises que leur poids et leur volume soumettent à un tarif élevé. Nous manquons de « frets de sortie » si abondants chez nos voisins plus favorisés. Pratique-

ment, il est vrai, les armateurs qui savent s'assurer une bonne clientèle, les Compagnies qui ont de bons agents, en réalisent d'assez beaux ; néanmoins, une amélioration sensible pourrait encore être apportée à l'état de choses existant. Plutôt que de suivre à l'égard de nos ports (beaucoup trop nombreux) la politique d'éparpillement inaugurée par le plan Freycinet à l'égard des travaux publics ; plutôt que de créer, comme on l'a généreusement fait, des ports artificiels à hinterland industriel et commercial presque nul, en détournant le trafic de ses voies naturelles, il fallait concentrer, sur un petit nombre de ports bien choisis, les capitaux gaspillés, et surtout, mettre ces ports en communication avec l'intérieur du pays par un vaste réseau de canaux et de rivières rendues navigables. Ici éclate notre lamentable infériorité que M. Cauwès constatait en ces termes, dès 1882 (1) : « Les voies navigables antérieures au xix^e siècle ont été aménagées pour répondre surtout à des besoins régionaux, puis, lorsque, plus près de nous, on a compris que rivières et canaux devaient être l'un des principaux instruments de l'outillage national, avant qu'on ait eu le temps de continuer ou de reprendre l'œuvre antérieure, l'apparition des chemins de fer est venue détourner l'attention et la préférence des pouvoirs publics. » Les chemins de fer ont accaparé le trafic en ruinant les canaux, ils ont même parfois racheté ceux qui leur

1. *Précis d'économie politique*. T. II, p. 379.

faisaient concurrence, non pour les exploiter, mais pour en arrêter l'exploitation et imposer ainsi des prix de monopole. Les marchandises n'arrivant dans nos ports qu'à grands frais, nos chargeurs du Centre, du Nord et de l'Est, plutôt que de diriger sur Marseille ou Dunkerque leurs produits lourds et volumineux, rémunérateurs pour notre armement, ont avantage à les expédier par Anvers où, de plus, le fret est très bas. Nos tarifs de chemins de fer sont établis de telle sorte que, bien souvent, le transport de certaines marchandises d'un point donné du centre de la France à Anvers est moins cher que de ce même point à Marseille ! Notre marine marchande est donc privée d'une partie de ce fret de sortie qui lui fait défaut.

On commence donc à se rendre compte des conditions dans lesquelles nos armateurs soutiennent la lutte contre leurs concurrents étrangers. Ajoutons que ceux-ci sont encouragés par l'opinion publique avec une confiance inconnue dans notre pays où les capitaux préfèrent les fonds d'Etat plus ou moins sûrs, aux entreprises industrielles nationales. De plus, dans les pays concurrents, l'action des pouvoirs publics, mieux dirigée qu'en France, est également plus efficace. En Allemagne, par exemple, les matériaux de construction destinés à des navires entrent en franchise de douane, ce qui en abaisse sensiblement le coût ; mentionnons aussi que certaines compagnies y vivent sous le régime des tarifs

combinés qui leur procure un fret des plus avantageux (1).

Mais, dira-t-on, les encouragements ne manquent pas à la marine marchande française ; des sommes considérables lui sont annuellement accordés sous forme de primes. D'accord ! Mais ces primes sont insuffisantes et mal réparties : 1^o insuffisantes parce que la période de leur concession est trop courte. Cette période n'est pas tout entière fructueuse pour l'armateur, la prime ne constitue un encouragement que par exception, elle sert plutôt à combler des déficits, la preuve en est que les navires français sont souvent vendus à l'étranger quand ils cessent de la toucher ; 2^o mal réparties, car, accor-

1. Une marchandise provenant de l'intérieur de l'Empire à destination du Levant devrait payer par exemple 50 francs de transport pour se rendre à Hambourg par chemin de fer, plus 30 francs pour le trajet Hambourg-Constantinople ; dans le système des tarifs combinés, il sera fait un bloc de tous les frais de transport : le chemin de fer recevra une certaine somme, inférieure à 50 francs, et la compagnie de navigation un prix supérieur à 30 francs ; la base de la répartition est d'ailleurs tenue secrète. C'est un encouragement considérable pour certaines compagnies de navigation, assurées, par monopole, d'avoir à transporter des marchandises nombreuses et à un taux de fret artificiellement surélevé. L'Etat, exploitant lui-même les chemins de fer, peut imposer cette combinaison dans l'intérêt de la compagnie qu'il désire protéger. Il en résulte que les produits de l'Allemagne de l'Ouest sont détournés de leurs ports naturels, Anvers et Rotterdam, sur Hambourg et Brême ; en France, on l'a vu, nous assistons à un phénomène absolument inverse.

dées longtemps avec trop de largesse aux constructeurs, elles ont parfois servi de subsides à la métallurgie plus que de protection pour la marine marchande. Se souvient-on, que la loi de 1893 allouait aux voiliers des primes supérieures à celles des vapeurs ? Etrange anachronisme ! Celle de 1902 ne s'était-elle pas bloquée en quelques mois à la suite d'une colossale méprise du législateur qui, en assignant deux limites, en tonnage et en argent, à la dépense qu'il désirait consacrer aux primes, avait fixé deux chiffres qui ne se correspondaient pas, si bien que le crédit en argent était épuisé quand il restait un nombre considérable de tonneaux à primer ! Voilà ce qu'on appelle des encouragements à la marine marchande ! Etant donné que la loi du 19 avril 1906 n'a pas encore fait ses preuves, il est permis de se demander de quelle valeur sont les « encouragements » de cette sorte. Remplacent-ils le fret de sortie insuffisant ? Valent-ils ce que vaudraient les ports et les canaux que nous pourrions avoir ?

On dit encore que certaines compagnies de navigation chargées du transport des correspondances reçoivent « des millions » à titre de subvention postale. Celles-là ne devraient pas avoir à se plaindre ; elles sont « privilégiées ». Mais ce privilège est réduit de divers côtés : 1° Il est d'abord compensé par la privation pour les paquebots-poste du bénéfice des primes à la *navigation* ; le cumul est interdit ; 2° ensuite l'Etat se réserve le droit de faire trans-

porter ses fonctionnaires, ses troupes, etc., sur les lignes subventionnées à un tarif réduit de 30 0/0 (cette obligation n'est pas imposée aux Compagnies postales anglaises) ; 3° Les paquebots-poste doivent être strictement de construction nationale : ci 40 0/0 de mise de fonds supplémentaire ; 4° L'article 10 de la loi du 19 avril 1906 refuse le bénéfice des nouvelles primes à la *construction*, plus élevées que celles de la loi de 1893, aux paquebots-poste qui seraient affectés à des lignes subventionnées en vertu de contrats en cours. Ces primes à la construction et la subvention s'excluant l'une l'autre, nos compagnies-postales n'ont donc pas intérêt à renouveler leur matériel avant l'expiration de leurs contrats actuels, tandis que nos concurrents mettent chaque jour en service des navires neufs qui attirent à eux la clientèle, prenant une avance que nous ne regagnerons peut-être jamais.

Enfin, les compagnies postales, astreintes à un itinéraire et à une vitesse donnés, perdent à chaque moment des occasions de conclure des opérations commerciales avantageuses. Résumant tout ceci, M. André Lebon disait, en 1902, aux actionnaires de la Compagnie des Messageries Maritimes (1) : « La subvention correspond à deux choses ; elle est, comme disent les mathématiciens, en fonction de

1. Compte rendu de l'Assemblée générale de 1902. Imprimerie Chaix, 1902.

deux facteurs ; le premier facteur, c'est le prix du combustible. Pour faire du service postal on vous demande de faire des vitesses qui ne sont pas des vitesses commerciales et de construire des paquebots qui sont un mauvais outil d'exploitation commerciale au point de vue du fret, qui coûtent deux fois plus cher qu'un simple cargo-boat pour avoir la même capacité et dépensent deux fois plus de charbon. La subvention doit compenser ce premier élément d'infériorité commerciale et je viens de vous montrer qu'il n'en est rien depuis la dernière crise du combustible. Mais il y a plus, il y a dans les traités des dispositions admirables, il y a par exemple une clause qui, comme service postal, nous oblige à partir à heure fixe, d'où il résulte que, quand Marseille est en grève et qu'il n'y a pas de chargeurs sur le port, nous sommes tenus de partir à vide. Il y a encore une clause qui dit qu'à chaque escale nous devons partir à l'heure déterminée et que si nous avons un retard nous encourons une amende ; mieux encore, si ce retard est provoqué par une opération commerciale, l'amende est double de ce qu'elle serait si le retard était provoqué par la faute du commandant. Et on s'étonne ensuite qu'il arrive quelquefois que notre personnel laisse de la marchandise à quai ! Ce sont les contrats postaux tels que les comprend l'Etat qui nous y obligent. » Et l'éminent président du Conseil d'Administration concluait ainsi : « Aujourd'hui, il est devenu plus avantageux de faire de la navigation commerciale libre sous le régime de la

prime que de faire de la navigation subventionnée sous le régime postal. » Reprenant le même thème en 1906 il déclarait : « La voie dans laquelle nous devons nous engager, c'est celle que je me suis permis de recommander à votre confiance en 1902, celle-dont vous voyez les résultats aujourd'hui : nous renforcer, nous développer sur le terrain de la navigation libre, en ne demandant rien aux pouvoirs publics que le droit commun et la liberté. Nous arriverons un jour ou l'autre à entamer des négociations pour le renouvellement de nos contrats postaux, si nous ne pouvons obtenir des concessions suffisantes pour continuer notre exploitation postale, il faut qu'à ce moment nous soyons assez forts pour vivre et nous développer, comme n'importe qui, sur le terrain commercial. »

Voilà où en sont les Compagnies subventionnées, ces « privilégiées » ; on juge par là quelle doit être la situation des autres armateurs.

N'insistons pas sur l'importance de ces déclarations ni sur l'autorité et la compétence en pareille matière de celui dont elles émanent et qui, à la fois homme d'Etat et homme d'affaires, après avoir débattu ces hautes questions à la tribune du Parlement et dans les Conseils du gouvernement, préside, depuis quelques années, aux destinées d'une de nos grandes Compagnies nationales de navigation.

On comprend, dans ces conditions, quelle réponse

peuvent faire les armateurs à des propositions d'augmentation de salaires, d'accroissement des effectifs, etc., alors que, dans une situation aussi défavorable que la leur, ils exploitent une des industries les plus exposées à la concurrence étrangère ; alors qu'ils luttent contre des adversaires exempts de la plupart de leurs charges. La condition des gens de mer ne s'améliorera qu'avec le développement de l'industrie des transports maritimes. Si, au lieu de périliter ou de végéter, nos maisons d'armement réalisaient les bénéfices dont leurs efforts les rendraient dignes, elles pourraient, sans aucun doute, consacrer des sommes plus considérables à leurs dépenses de personnel. C'est donc du relèvement de la marine marchande qu'il faut espérer pour ceux qu'elle emploie l'avènement des réformes qu'ils demandent à introduire dans les conditions actuelles du travail sur les navires de commerce.

D'une façon générale, nous avons assisté, au cours de cette étude, à un épisode de la lutte des classes que l'on retrouve dans tous les domaines de l'activité industrielle entre employeurs et employés, entre le patronat et le salariat. Que peut-il résulter de cette lutte qui se poursuit à travers tous les contrats collectifs, toutes les réglementations légales, concessions arrachées à son adversaire par le parti momentanément victorieux, sinon la persistance de malentendus entretenus chez le patron par son dédain

de l'ouvrier, chez l'ouvrier par sa haine du patron ?

Cette lutte apparaît bien au milieu des discussions qui se sont produites autour des projets de réglementation du travail à bord des navires de commerce. Nous avons vu que le projet des armateurs, en dépit de son origine « patronale », se recommande à tous égards aux inscrits maritimes par la concession de nombreux avantages ; ce projet leur offre, avec la protection de l'industrie même dont ils vivent, la consécration législative des principes posés dans le contrat de 1900. Si jamais il est adopté, plutôt que de lui reprocher cette origine il vaudra mieux peut-être constater avec regret son caractère rigide, obligatoire et, en une certaine mesure, définitif. Je m'explique.

Gagnera-t-on beaucoup à la substitution du régime des textes légaux à celui des contrats collectifs ou, à l'inverse, faudra-t-il se féliciter de la généralisation de ce dernier ? La loi c'est la contrainte, la force qui s'impose ; le contrat, philosophiquement, c'est l'usage de la liberté, ou mieux, la réglementation de la liberté voulue et acceptée par les signataires ; d'un autre côté, ce qui est vrai en principe du contrat passé entre deux individus, l'est-il encore du contrat collectif ? Qu'on ne s'y trompe pas, ce que la loi ne fera pas dans la voie de la contrainte, les syndicats s'en chargeront et ils n'auront guère moins de tendance, syndicats ouvriers ou patronaux, à étouffer chez leurs membres toute indépendance, toute initiative. Avec le réseau de contrats collectifs que l'on nous présente

comme le régime industriel de demain, la liberté individuelle sera-t-elle moins opprimée que sous le régime interventioniste le plus complet ?

De tous côtés, il faut donc s'attendre à ce que l'Association, de quelque nom qu'on la désigne : Etat, syndicat, etc..., se développe aux dépens de l'être qui seul a des droits, qui seul est digne de respect et d'intérêt parce qu'il est la seule réalité concrète au milieu de toutes ces entités, parce que, par la transmission des caractères acquis, il est seul un agent de progrès, aux dépens de l'Individu. Et si, dans un avenir que les adeptes de Karl Marx déclarent inévitable, l'évolution du régime capitaliste, l'exploitation des travailleurs par le patronat, ameutent contre ce dernier le prolétariat, tout entier, uni pour la « lutte de classes », n'est-il pas encore à redouter que ce prolétariat qui n'aura vaincu que dans la mesure où il se sera lui-même « fortement organisé en classe », ne conserve à sa suprématie, contrairement à la pensée de Marx, le caractère d'une « suprématie de classe », encore néfaste pour l'individu ?

La satisfaction de toutes nos aspirations tendues vers le bonheur, vers la justice, ne résultera pas plus, en définitive, de la contrainte légale, que de la contrainte syndicale ou du triomphe d'une classe. Elle sera due à la formation progressive d'esprits libres ayant, selon la recommandation d'Auguste Comte, éliminé l'Absolu de leurs préoccupations, esprits de bonne foi par conséquent ; mais cette humanité supérieure, conformément aux principes de

Lamarck et de Darwin, nous l'attendrons de l'évolution de notre race vers le perfectionnement cérébral le plus intense et seul nous la donnera le cours des siècles.

Vu : le Président de la thèse,

R. JAY

Vu : le Doyen :

Ch. LYON-CAEN

Vu et permis d'imprimer

Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,

LIARD

BIBLIOGRAPHIE

AUTRAN. — Revue internationale de Droit maritime, 21 années (1885-1906). Paris. Chevalier-Marescq.

FILLEAU. — Commissaire de la Marine. Traité de l'engagement des équipages des bâtiments du commerce. Paris, Paul Dupont, 1862.

FOURNIER et NEVEU. — Cours d'Administration de la Marine. 2 vol. Paris. Berger-Levrault, 1879.

FROMAGEOT. — Le Code pénal de la marine marchande. Pedone, 1901.

FROMAGEOT. — Le Code maritime britannique. Pedone, 1896.

MANGON DE LA LANDE. — Police de la navigation. Eléments de droit maritime administratif. Paris. Challamel, 1902.

SAYOUS. — Le Marin anglais. Larose et Tenin. Paris, 1905.

VERMOND. — Précis de Droit maritime. Paris. Larose, 1898.

VERNEAUX. — L'industrie des transports maritimes au XIX^e siècle. Paris. Pedone, 1903.

Annuaire et Circulaires du Comité Central des Armateurs de France. Au siège social du Comité : 16, rue Chauveau-Lagarde. Paris.

Comptes rendus des Congrès d'inscrits maritimes (brochures). Au siège social de la Fédération Nationale des

Syndicats maritimes, 11, place de la Joliette, Marseille.

Procès-verbaux de l'enquête faite par la commission de la Marine de la Chambre des députés au sujet du projet de loi sur la réglementation des effectifs et du travail à bord des navires de commerce (Annexe au procès-verbal de la séance du 26 janvier 1904).

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION.....	7
Notions générales sur le Régime de l'Inscription maritime.....	7
CHAPITRE I. — Le Contrat d'Engagement.....	29
<i>Section I.</i> — L'embauchage des marins.....	30
<i>Section II.</i> — L'engagement des mousses.....	43
<i>Section III.</i> — Le contrat d'engagement.....	50
§ 1. — Nature du contrat.....	52
§ 2. — Capacité des parties.....	55
§ 3. — Liberté des conditions d'engagement. — Clauses d'ordre public.....	56
§ 4. — Conclusion du contrat. Ses efforts spé- ciaux.....	64
§ 5. — Constatation du contrat. Le rôle d'équi- page.....	72
§ 6. — Exécution du contrat (Renvoi aux chapi- tres suivants).....	78
§ 7. — Fin du contrat.....	79
CHAPITRE II. — Les Salaires.....	95
<i>Section I.</i> — La réglementation des salaires.....	95
§ 1. — Paiement des salaires. Ses formes.....	97

Avances.....	102
Acomptes en cours de voyage.....	104
Païement à l'étranger.....	105
Délégations.....	108
§ 2. — Conséquences de la maladie ou de l'accident relativement au salaire du matelot....	111
§ 3. — Garanties accordées aux gens de mer quant au paiement de leurs salaires.....	118
1 ^o Obligés personnels.....	118
2 ^o Garanties réelles.....	119
3 ^o Insaisissabilité des salaires.....	121
Confiscation de la solde des déserteurs.....	126
<i>Section II.</i> — Le taux des salaires.....	133
A. — Les salaires chez les armateurs français.....	135
B. — Les salaires chez les armateurs étrangers.....	141
CHAPITRE III. — La Condition matérielle des Hommes à Bord.....	148
<i>Section I.</i> — Le logement de l'équipage.....	148
<i>Section II.</i> — La nourriture.....	155
<i>Section III.</i> — Les mesures sanitaires.....	173
<i>Section IV.</i> — Les mesures de sécurité.....	178
CHAPITRE IV. — La Réglementation du Travail.....	186
§ 1. — L'organisation actuelle.....	187
§ 2. — Revendications des gens de mer.....	198
§ 3. — Le projet de loi sur la réglementation du travail et des effectifs à bord des navires de commerce.....	209
§ 4. — Examen du projet de loi.....	217
§ 5. — Le projet de loi du Comité Central des Armateurs de France.....	231

CHAPITRE V. — Le Régime disciplinaire à bord du Navire.....	238
§ 1. — Fondement et nécessité d'un régime spé- cial	238
§ 2. — Le décret-loi disciplinaire et pénal de la marine marchande	247
§ 3. — La désertion.....	265
CONCLUSION.....	279
BIBLIOGRAPHIE.....	300
TABLE DES MATIÈRES.....	302

